

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ
ІМЕНІ ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»**

**ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МАРКЕТИНГУ
КАФЕДРА МЕНЕДЖМЕНТУ**

«На правах рукопису»

УДК _____

«До захисту допущено»

Завідувач кафедри менеджменту
_____ д.е.н., проф. Дергачова В.В.
«_27_»_квітня_ 2018 року

**МАГІСТЕРСЬКА ДИСЕРТАЦІЯ
зі спеціальності 073 «Менеджмент»
спеціалізації «Логістика»**

**на тему «Удосконалення міжнародних перевезень вантажів
(на прикладі ПАТ «КВК «РАПІД»»)**

Виконала:	студентка 6-го курсу, групи УЛ-61М ХАЖАНЕЦЬ ВІКТОРІЯ ВІКТОРІВНА	_____
Науковий керівник:	професор кафедри менеджменту, д.е.н., проф. ШУЛЬГІНА ЛЮДМИЛА МИХАЙЛІВНА	_____
Рецензент:	доцент кафедри промислового маркетингу к. т. н., доц. ЛЕБЕДЕНКО СЕРГІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ	_____

*Засвідчую, що у цій магістерській
дисертації немає запозичень з праць інших
авторів без відповідних посилань*

Студент _____

Київ – 2018 року

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ	10
1.1. Поняття міжнародних перевезень вантажів	10
1.2. Проблеми і перспективи розвитку міжнародних автомобільних перевезень	17
1.3. Методи оцінки ефективності системи управління міжнародними транспортними операціями	23
Висновки до розділу 1	30
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПІДПРИЄМСТВА ТА ПРОЦЕСІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ПАТ «КВК «РАПІД»»	33
2.1. Аналіз діяльності підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»»	33
2.2. Аналіз логістичної діяльності підприємства	51
2.2. Аналіз процесів перевезень вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»	59
Висновки до розділу 2	68
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНИХ СПОЛУЧЕННЯХ НА ПАТ «КВК «РАПІД»»	71
3.1. Загальні відомості проекту з удосконалення логістичної діяльності підприємства.	71
3.2. Оцінка ефективності запропонованого проекту з удосконалення логістичною діяльності підприємства	80
3.3. Пропозиції та рекомендації з реалізації запропонованого проекту	88
Висновки до розділу 3	92
ВИСНОВКИ	95
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	100
ДОДАТКИ	106

ВСТУП

Актуальність дослідження. На сучасному етапі переходу до ринкових відносин виникає потреба прискореного розвитку виробничої інфраструктури, зокрема транспорту, що забезпечує надійне перевезення матеріальних ресурсів. В умовах конкурентної боротьби рівень попиту на транспортні послуги визначається якістю сервісу, оскільки його підвищення дозволяє збільшити ефективність виробництва і відповідно доходи колективів підприємств, що користуються такими послугами.

У процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємства виникає необхідність здійснення складного і специфічного комплексу транспортних операцій, пов'язаного з переміщенням величезних мас різноманітних товарів на значні відстані зі сфери виробництва в сферу споживання.

Головне завдання системи управління міжнародними транспортними операціями підприємства є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг.

Проблеми розвитку і удосконалення міжнародних перевезень вантажів розглядали у своїх працях такі науковці: Бондарєв С.І., Маруніч В.С., Шморгун Л.Г., Мирошніченко Л.В., Вельможин О.В., Гудков В.О., Перебийніс В.І., Болдирєва Л.М., Перебийніс О.В., Яновицька А.В., Каспорок О.С., Пасічник О.М., Охота В.О., Панчук В.О., Козіна К.Г. та ін..

Магістерську дисертацію на здобуття ступеня магістра виконано в Національному технічному університеті України «КПІ імені Ігоря Сікорського» (м. Київ) відповідно до планів науково-дослідних робіт кафедри менеджменту. Результати дослідження, проведеного в роботі, є частиною наукової теми: «Удосконалення процесів управління логістичними системами українських

підприємств в умовах інтеграції у світову економіку» (№ ДР 0117U005641) .

Метою роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів, обґрунтування практичних рекомендацій щодо удосконалення міжнародних перевезень вантажів на підприємстві.

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких **завдань**:

- 1) дослідити поняття міжнародних перевезень вантажів;
- 2) розглянути проблеми та перспективи розвитку міжнародних автомобільних перевезень;
- 3) дослідити методи оцінки ефективності системи управління міжнародними транспортними операціями;
- 4) провести аналіз діяльності підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»»;
- 5) проаналізувати логістичну діяльність підприємства;
- 6) дослідити процеси перевезення вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»;
- 7) описати та економічно обґрунтувати запропонований проект для удосконалення процесів перевезень;
- 8) оцінити ефективність запропонованого проекту;
- 9) навести пропозиції та рекомендації щодо реалізації проекту.

Об'єктом дослідження є процеси міжнародних перевезень вантажів на підприємстві.

Предметом дослідження є теоретичні, науково-методичні, практичні аспекти аналізу, оцінювання та удосконалення міжнародних перевезень вантажів.

База дослідження: ПАТ «КВК «РАПІД»».

У магістерській дисертації було використано такі методи дослідження: порівняння, індексний, балансовий, графічний, економіко-математичний і інші методи економічного обґрунтування, а також систематизації та узагальнення (для розроблення рекомендацій та пропозицій щодо удосконалення міжнародних перевезень вантажів), економіко-статистичний (для проведення розрахунків оптимізації витрат після реалізації проекту).

Проведене дослідження містить елементи наукової новизни, а саме, у роботі дістала подальшого розвитку методика впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами у міжнародних перевезеннях, визначено особливості використання системи FMS-T для управління міжнародними перевезеннями.

Розроблені в магістерській дисертації на здобуття ступеня магістра рекомендації та пропозиції щодо вдосконалення процесів міжнародних перевезень вантажів на підприємстві були представлені на розгляд ради директорів ПАТ «КВК «РАПД»», де було визнано можливість практичного застосування в майбутньому окремих заходів та пропозицій. (акт впровадження №1004/18 від 01.04.2018р.).

Наукові публікації:

Хажанець В. В. Ефективність міжнародної транспортної логістики як складової логістичної системи [Текст] / В. В. Хажанець, Л. М. Шульгіна // Молодий вчений. — 2018. — №4.

Шульгіна Л. М. Сучасні тенденції розвитку транспортної логістики в Україні [Текст] / Л. М. Шульгіна, В. В. Хажанець // Молодий вчений. — 2018. — №4.

Хажанець В.В., Шульгіна Л.М. Удосконалення міжнародних перевезень вантажів [Текст] / В.В. Хажанець, Л.М. Шульгіна// XX Міжнародна інтернет — конференція «ІННОВАЦІЇ XXI СТОЛІТТЯ»-2018.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

1.1. Поняття міжнародних перевезень вантажів

Міжнародні транспортні перевезення є важливим видом зовнішньоекономічної діяльності. Товар не може бути доставлений з однієї країни до іншої без використання транспортних засобів; при цьому, природно, вартість товару зростає. Нині обсяг міжнародних перевезень такий великий, а транспортні операції настільки складні, що існує необхідність у встановленні єдиних правил і норм у міжнародному транспортуванні. Актуальність зведення національних норм у єдину систему стандартів підкреслюється ще й тим, що у світі створено, по суті, єдину транспортну систему, яка охоплює, принаймні, території розвинутих країн Європи, Північної Америки і багатьох інших регіонів [39].

Міжнародним вважається перевезення, що здійснюється між двома чи більшою кількістю держав. Міжнародні перевезення вантажів забезпечуються морським, річковим, залізничним, повітряним, автомобільним, трубопровідним транспортом.

Експорт транспортних послуг – це надання міжнародних транспортних послуг національним перевізником при перетинанні вантажем державного кордону країни або під час перевезення вантажів іноземних вантажовласників.

Імпорт транспортних послуг – це надання на комерційній основі іноземними фірмами вітчизняним економічним одиницям послуги з транспортування імпортованих товарів до митного кордону, де вони оцінюються за умовами CIF, з переміщення імпортованих товарів між різними пунктами за кордоном відповідно до доручення національної організації з міжнародних перевезень вітчизняних пасажирів іноземними транспортними засобами. Транспортні послуги, надані за кордоном вітчизняним домашнім господарствам, не включаються до імпорту послуг (import of services).

Міжнародний транспорт - це послуги всіх видів транспорту з переміщення предмета транспортної операції, що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни. Спектр транспортних послуг широкий. Послуги класифікуються залежно від:

- 1) виду транспорту: водний (морський, річковий); наземний (залізничний, автомобільний); повітряний (авіаційний); космічний; трубопровідний;
- 2) предмета транспортної операції (вантаж, пасажир, багаж);
- 3) транспортної характеристики товару: сухий (вугілля, руда), насипний (зерно, цемент), штучний, наливний (нафта, рослинні олії);
- 4) періодичності перевезення (регулярні і нерегулярні);
- 5) порядку проходження кордону (перевантажувальні і без перевантажувальні);
- 6) виду транспортно-технологічної системи (контейнерна, поромна, ліхтерна й ін.);
- 7) виду повідомлення (пряме, непряме та ін.);
- 8) географічних районів перевезення (міждержавні, міжконтинентальні)[5].

Виділяють такі особливості надання транспортних послуг, а саме:

1. Транспорт не виробляє новий товар. Завдяки переміщенню товару забезпечується подовження процесу виробництва.
2. Створення транспортних послуг співпадає в часі з їх споживанням.
3. Транспорт займає важливе місце в міжнародному товарному обігу:
 - він є необхідною умовою міжнародного поділу праці, зовнішньої торгівлі, економічних зв'язків між країнами;
 - він є експортером своєї продукції.
4. Транспортні послуги залежать від факторів розвитку ринкової економіки[11].

У процесі здійснення міжнародних економічних зв'язків транспорт забезпечує переміщення вантажів, пасажирів і багажу, яке і становить предмет

міжнародної транспортної операції. Процес доставки товару в міжнародній торгівлі включає:

- 1) перевезення товару всередині країни-експортера до прикордонного пункту або порту даної країни;
- 2) перевезення товару від прикордонного пункту (порту) країни-імпортера до пункту його споживання всередині країни;
- 3) транзитну (через треті країни) або морське перевезення, якщо країна-експортер і країна-імпортер товару не мають спільного кордону.

Транспортні операції вважаються міжнародними, якщо вони пов'язані з транзитом або перевезеннями морськими шляхами.

Міжнародні транспортні послуги продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках, які різняться в залежності від видів транспорту, перевезених вантажів, а також регіональних особливостей. Міжнародні повідомлення можуть бути прямі (безперевантажувальних), змішані (з використанням двох і більше видів транспорту), прямі змішані (з використанням різних видів транспорту, але за єдиними транспортними документами).

Міжнародні транспортні послуги включають не тільки безпосередньо перевозочну діяльність, але і цілий ряд супутніх операцій (доставка вантажу до найближчого вантажного терміналу - порту, залізничного вузла і т.д.; погрузка, перевантаження, вивантаження перевезених товарів або багажу; тимчасове зберігання в проміжних пунктах, переоформлення документів, а іноді і страхування).

У міжнародному транспортному процесі беруть участь фірма-власник вантажу та фірми-перевізники, які укладають між собою договір перевезення. Крім вантажовласників у транспортних операціях беруть участь фірми-стивідори (оператори вантажних терміналів), з якими укладається договір обслуговування, і фірми-експедитори (у деяких країнах експедитори називаються фрахтовими агентами, комісіонерами, брокерами і т.д.).

Сучасна транспортна мережа та структура транспортних перевезень склалися в процесі світового економічного розвитку і міжнародного поділу праці, вони, в свою чергу, дуже сильно впливають на зазначені процеси. Загальна тенденція полягає в тому, що міжнародні перевезення вантажів ростуть повільніше, ніж міжнародна торгівля, оскільки обсяги перевозяться сировини, особливо нафти, ростуть незначно або не ростуть зовсім, а матеріаломістке виробництво переміщається до джерел сировини.

Міжнародна транспортна інфраструктура, включаючи транспортні термінали, найчастіше за все створюється за рахунок держави і ним контролюється. Наявність приватних залізниць і автомобільних доріг не суперечить загальному правилу. Однак транспортні засоби, як правило, перебувають у приватній власності, а на ринку транспортних послуг оперують майже виключно приватні компанії. До цього слід додати, що міжнародні перевезення та міжнародні транспортні шляхи не відокремлені від внутрішніх і одні й ті ж транспортні фірми можуть займатися і внутрішніми і міжнародними перевезеннями.

Дорога, море, залізниця та повітря - це чотири способи імпорту та експорту вантажів (рис.1.1.)

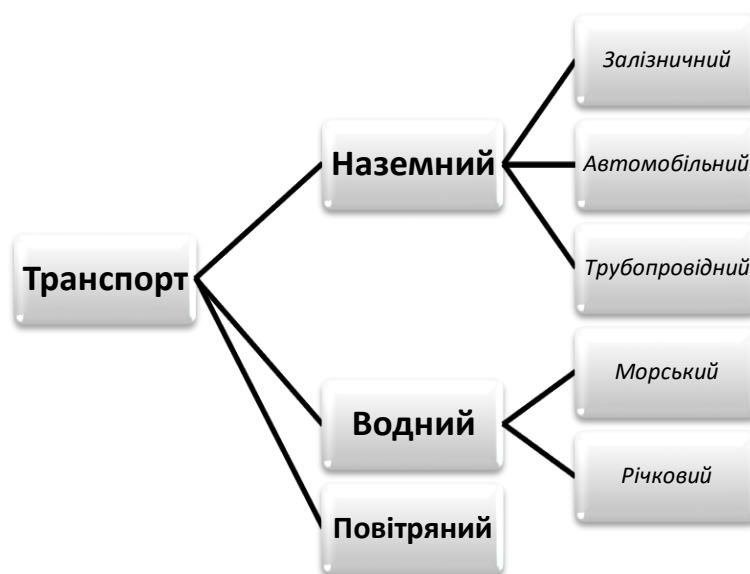


Рис. 1.1 Види транспортування вантажів

Складено автором на основі джерела [5]

Повітряний транспорт надає численні переваги для міжнародної торгівлі залежно від вимог. До переваг використання повітряного транспорту можна віднести:

- 1) постачання товарів швидко на великі відстані;
- 2) забезпечує високий рівень безпеки для чутливих предметів;
- 3) використовується для широкого кола товарів

Однак існують такі ризики:

- 1) повітряний транспорт може передбачати більші витрати, ніж інші варіанти, і не підходить для всіх товарів;
- 2) рейси можуть бути з затримкою або анульованими;
- 3) обкладання податками в кожному аеропорту;
- 4) доплати за паливо та валюту зазвичай додаються до витрат на перевезення вантажів;
- 5) для транспортування від аеропорту до кінцевого пункту може знадобитися додатковий транспорт.

Здійснення перевезень вантажів за допомогою повітряного транспорту регулюється Повітряним кодексом України. Транспортування вантажу здійснюють на основі укладання договорів. За договором перевізник зобов'язується доставити вантаж у пункт призначення і видати його вантажоодержувачу, а вантажоодержувач зобов'язується оплатити повітряне перевезення. При чартерних повітряних перевезеннях укладається договір про фрахтування повітряного судна, за яким фрахтівник надає фрахтувальнику за оплату одне або кілька повітряних суден, або частину повітряного судна для перевезення вантажу.

Якщо підприємству потрібно транспортувати великі обсяги, але немає необхідності швидкої доставки, товар можна транспортувати морським шляхом.

За допомогою морського транспорту транспортується більша частина вантажів світу. Найчастіше транспортують наливні вантажі, такі як нафтопродукти, скраплений газ та продукція хімічної промисловості. також найчастіше суднами перевозять контейнери.

Судна-контейнеровози витіснили з ринку універсальні судна через те, що у стандартний 20 — або 40-футовий контейнер може бути поміщений будь-який вантаж від голок до автомобілів. Притому час обробки таких суден знижено у десятки разів, завдяки уніфікації транспортної системи всього світу щодо контейнерних перевезень.

Переваги морського транспорту включають:

- 1) можливість транспортувати великі обсяги за низькими витратами;
- 2) вантажні контейнери можуть також використовуватися для подальшого транспортування автомобільним або залізничним транспортом

Однак існують також ризики для морського транспорту:

- 1) доставка по морю може бути повільніше , ніж за допомогою інших способів транспортування;
- 2) маршрути і розклад, як правило , негнучкі;
- 3) відстеження прогресу транспортування товару важко відслідкувати;
- 4) портові збори і податки;
- 5) для транспортування від порту до кінцевого пункту може знадобитися додатковий транспорт.

Здійснення перевезень вантажів водним транспортом регламентується Кодексом морського плавання, Статутом внутрішнього водного транспорту, а також спеціальними правилами перевезень.

Міжнародні перевезення автомобільним транспортом є одним з найефективніших та рентабельних видів перевезень вантажів та пасажирів у близьких сполученнях та в порівнянні з іншими видами транспорту.

До переваг автомобільного транспорту:

- 1) низька вартість;
- 2) великі дорожні мережі;
- 3) можливість запланувати транспортування та відстеження місцезнаходження товарів;
- 4) безпечна та приватна доставка.

До ризиків перевезення товарів за допомогою автомобільного транспорту можна віднести:

- 1) великі відстані на суші можуть зайняти більше часу;
- 2) можуть бути затримки та поломки під час маршруту;
- 3) існує ризик пошкодження товарів, особливо на великих відстанях;
- 4) високі збори в деяких країнах;
- 5) різні правила дорожнього руху в деяких країнах.

Для транспортування вантажів за допомогою автомобільного транспорту використовують як власний, так і транспорт загального користування. При укладанні транспортного договору клієнт повинен переконатися, що перевізник має ліцензію на здійснення тих або інших робіт, пов'язаних з перевезення вантажів.

Залізничний транспорт є економічно ефективним та вигідним способом переміщення товарів. Він має такі переваги:

- 1) широка залізнична мережа по всій Європі;
- 2) екологічно чистий спосіб в порівнянні з іншими транспортними системами.

До ризиків залізничного транспорту відносять:

- 1) залізничний транспорт може бути дорожче, ніж автомобільний;
- 2) складність доставки у віддалені регіони;
- 3) для транспортування від залізничного пункту до кінцевого може знадобитися додатковий транспорт.

Організація перевезень вантажів залізничним транспортом регламентується Законом України «Про залізничний транспорт». Ним визначаються економічні, організаційні та правові засади діяльності залізничного транспорту. Також за допомогою положень даного закону визначається роль та місце залізниці в економічній та соціальній сфері країни.

Питання, що пов'язані з міжнародними транспортними перевезеннями являються одними з найскладніших у сфері комерційного права. Будь-які перевезення товарів – це справа, що пов'язана з ризиком. Перевізники завжди

прагнули максимально обмежити свою відповідальність. З іншого боку, вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів.

Можливо вирішити дані проблеми допомогло б страхування, але перевізник, розуміючи, що товар застрахований, може поводитися менш обережно, ніж під час перевезення незастрахованого товару. Ризик, таким чином, збільшується, а вартість страховки, що частково залежить від ступеня можливості виникнення страхової події, зростає. Ускладненням проблеми може бути те, що страхова компанія може намагатися уникати сплати страховки. В даних умовах необхідним стає втручання держави в даний конфлікт. Коли перевезення міжнародні, недостатньо втручання тільки однієї держави. Якщо заходи втручання будуть різними, це призведе до додаткових ускладнень і проблем з приводу того, право якої країни слід застосовувати. Тому бажано, щоб правила перевезення різних країн були однаковими [3].

1.2. Проблеми і перспективи розвитку міжнародних автомобільних перевезень

Автомобільний транспорт – це одна з найважливіших галузей економіки будь-якої держави. З розбудовою та соціально-економічним розвитком держави створюються свої національні правові норми, закони та положення які закріплюються законодавчо.

Автомобільний транспорт відіграє провідну роль, оскільки відрізняється високою маневреністю і достатньою швидкістю доставки вантажів. В свою чергу він поступається лише залізничному транспорту [6].

Важливою характеристикою автомобільної галузі є обсяги перевезень кожного з видів вантажів (табл.1.1.) за даними Державної служби статистики України (з 2014 року дані без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.).

Проблема удосконалення державного регулювання у сфері міждержавних автомобільних перевезень та забезпечення зовнішньоекономічної діяльності в організаційно-правовому аспекті з позиції об'єктивного аналізу є дуже актуальною. Водночас вирішення цієї проблеми важливе для формування державної політики й з погляду потреб теорії та практики державного регулювання, які необхідно збагатити системою наукових принципів, методів і форм розв'язання ключових завдань розвитку й удосконалення системи та узагальнення наявного досвіду.

Таблиця 1.1

Обсяги перевезення вантажів різними видами транспорту за 2012-2016 рр.

Вид транспорту	Перевезено вантажів, млн. т				
	2012	2013	2014	2015	2016
Залізничний	457,5	441,8	387,0	350,0	344,1
Автомобільний	179,0	183,5	178,4	147,3	166,9
Водний	7,8	6,3	6,0	6,4	6,7
Трубопровідний	128,4	125,9	99,7	97,2	106,7
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,07

Складено автором на основі даних Державної служби статистики

Всі держави світу зацікавлені в ефективному регулюванні не тільки внутрішніх автомобільних перевезень, а й міжнародних. Характерною рисою правового регулювання у сфері міжнародних перевезень є те, що основні питання перевезень вирішуються міжнародними угодами, в яких визначаються умови міжнародних перевезень пасажирів і вантажів. Україна прагне підвищити темпи свого економічного розвитку і є учасником багатьох транспортних конвенцій[23].

Основними причинами, що стримують розвиток міжнародних автомобільних перевезень у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є: невпорядкованість системи державного регулювання, особливо правового, щодо контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами й транспортними терміналами; численні бюрократичні перепони при оформленні міжнародних

перевезень; низька швидкість доставки пасажирів і вантажів; несприятлива криміногенна обстановка; брак комплексного, зокрема інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

Також існує гостра необхідність у розробленні нормативних документів, що дозволили би спростити процедури планування та організації автомобільних перевезень на території України.

Здійснення поетапної інтеграції до загальноєвропейської, світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, дозволить стимулювати надходження іноземного капіталу, як наслідок, відбудеться вдосконалення транспортних технологій та загальне поліпшення національної транспортної інфраструктури [14].

Проблеми розвитку транспортного комплексу, зокрема автомобільного, пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції, промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи. Сьогодні, на території України, сформувався цілий комплекс тіньових послуг, які надаються при нелегальних перевезеннях звичайних товарів, а також заборонених речовин та продукції. З приводу даної проблеми в Україні досить неефективно діє законодавство.

Для підвищення рівня реалізації транспортного потенціалу України необхідні:

- участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять за європейськими й азійськими напрямками, в рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення;
- державна підтримка транзитних проектів Україна на міжнародній арені, формування вигідних для України міжнародних альянсів;

- сприяння реалізації інвестиційних проектів, у тому числі міжнародних, спрямованих на розвиток транзитних перевезень;
- подальший розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень з метою прискорення доставки транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, загального підвищення якості сервісу;
- технічна модернізація і вдосконалення економічних режимів у повітряних транзитних коридорах, що проходять через повітряний простір України;
- стимулювання створення українських мультимодальних транзитних операторів;
- розробка економічних механізмів залучення суб'єктів України і приватних інвесторів до реалізації проектів, спрямованих на використання транзитного потенціалу;
- розробка за участю суб'єктів України проектів створення і розвитку транзитних коридорів, які доповнюють базові міжнародні транспортні коридори.

В цілому формування і розвиток досконалої системи автомобільних перевезень в Україні потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств. Вирішення цих проблем дозволить звести до мінімуму затримку транспортних потоків, скоротять торговельні збитки; узгодять систему міжнародних перевезень та обслуговування .

Отже, державне регулювання міжнародних автомобільних перевезень в умовах ринкової економіки визначається необхідністю рішення соціально-економічних проблем на користь всього суспільства. В умовах ринкової економіки дія методів державного впливу істотно скорочується, нажаль, змінюються їх зміст, задачі та цілі, які вони вирішують. У зв'язку з тим необхідно розробити принципово інший план використання методів державного впливу. Критерієм їх застосовності в ринковій економіці нашої

держави є не масштаби та інтенсивність застосування, а відсутність механізмів, які блокують ринкові регулятори.

До головних проблем міжнародних автомобільних перевезень можна віднести:

- 1) забрудненість навколишнього середовища;
- 2) аварійність;
- 3) високі витрати;
- 4) незадовільний стан дорожнього комплексу;
- 5) технічний стан автомобілів;
- 6) низька кваліфікація водіїв [7].

Окремо слід виділити вплив на перевезення вантажів автотранспортом значне подорожчання паливно-мастильних матеріалів, підвищення рівня мінімальної заробітної плати та значне зростання вартості інших матеріальних ресурсів, які впливають на формування собівартості перевезень.

Проблеми міжнародного транспорту вирішуються в різних міжнародних транспортних організаціях. Найбільше значення для розвитку міжнародних автоперевезень має робота Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, Європейської Конференції міністрів транспорту, Міжнародного Союзу автомобільного транспорту, Міжнародної Федерації експедиторських асоціацій, Координаційної транспортної Наради Міністрів транспорту країн-учасниць СНД.

Шляхами вирішення проблем та покращення системи міжнародних автомобільних перевезень є:

- 1) вдосконалення системи управління та контролю міжнародними перевезеннями;
- 2) застосування жорсткої системи ліцензування;
- 3) забезпечення якісних умов виходу на ринок;
- 4) створення єдиної комплексної системи управління дорожньо-транспортною безпекою;
- 5) державне фінансування;

- б) залучення коштів страхових організацій;
- 7) наявність кваліфікованих кадрів;
- 8) застосування раціональних методів перевезення [34].

Різні міжурядові організації, а також окремі держави спільно повинні уніфікувати норми, що регулюють відносини в сфері міжнародних перевезень автомобільним транспортом. І тому для більш глибокої концентрації міжнародних норм, що регулюють відносини в сфері міжнародних перевезень автомобільним транспортом, необхідно прискорювати процес створення універсальних міжнародних норм.

Україна, плануючи ввійти в загальноєвропейську транспортну мережу, повинна прийняти принципи Європейської загальної транспортної політики, адаптувавши їх до українських умов. Головна мета цієї політики - утворення єдиного ринку транспортних послуг, підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств і об'єктів транспортної інфраструктури, збільшення безпеки перевезень, надійності і комфортності подорожей пасажирів і перевезень вантажів.

Комплексне дослідження сучасного стану міжнародних перевезень дозволило визначити ряд чинників, що істотно впливають на ефективність надання транспортних послуг у міжнародному сполученні, а також сформулювати шляхи вирішення існуючих проблем у даній сфері.

Досліджені проблеми автомобільного транспорту, що виникають в умовах загострення економічної ситуації в країні, потрібно враховувати при реформуванні транспортного сектору економіки. Збільшення інвестицій в галузь, вдосконалення тарифної політики, розвиток міжнародних перевезень, реалізація проектів будівництва доріг на умовах концесії, будівництво та ремонт доріг, проведення ринкових реформ - все це сприятиме ефективному розвитку автомобільної транспортної галузі. Особливо в процесі розвитку транспортного потенціалу необхідно враховувати нові умови конкурентного господарського середовища [43].

1.3. Методи оцінки ефективності системи управління міжнародними транспортними операціями

Управління міжнародними транспортними операціями є елементом системи управління логістичною ланкою підприємства, яка використовується для задоволення запитів клієнтів шляхом планування, контролю та впровадження методів ефективного переміщення та зберігання інформації, товарів та послуг від пункту відправлення до пункту призначення. Управління міжнародними транспортними операціями допомагає компаніям знизити витрати та підвищити якість обслуговування клієнтів.

Система управління міжнародними транспортними операціями забезпечує вдосконалення контролю за перевезеннями, оптимізацію компонування вантажів при перевезеннях, вибір раціонального режиму транспортування та перевезення вантажів, розрахунок вантажних тарифів, подача заявок на перевезення вантажів та організацію перевезень.

Міжнародні транспортні операції починають та завершують виконання зовнішньоторговельної угоди. Їх зміст визначається особливостями вантажу, видом транспортного засобу, періодичністю поставки, митними процедурами тощо.

Розроблення і використання системи оцінювання ефективності міжнародних перевезень направлено на оптимізацію і підвищення ефективності діяльності всього підприємства. Здійснення оцінки ефективності направлені на вирішення чотирьох основних завдань [32]:

- 1) моніторинг транспортних операцій;
- 2) контроль за процесом виконання транспортного обслуговування;
- 3) оперативне управління на основі виявлених тенденцій;
- 4) розроблення подальших тактичних та стратегічних дій для вдосконалення логістичного процесу.

Розроблення системи оціночних показників здійснюється поетапно:

- 1) Формування стратегічних цілей підприємства;

- 2) Визначення причинно-наслідкових зв'язків між стратегічними і тактичними цілями компанії;
- 3) Вибір показників і визначення цільових значень;
- 4) Визначення зв'язків показників з бізнес-процесами на підприємстві;
- 5) Розробка тактичних і стратегічних заходів [32]:

Розглянемо особливості оцінки ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом. Позитивний ефект від міжнародних перевезень є умовою економічної доцільності їх виконання.

При розрахунку ефективності міжнародних перевезень приймається єдиний норматив економічної ефективності, рівний 0,15.

Затрати при визначенні ефективності ($З_e$) міжнародних перевезень автотранспортом розраховуються за формулою (1.1) [8]:

$$З_e = В_e + Р_n * К_e, \quad (1.1)$$

де $В_e$ - експлуатаційні витрати, пов'язані з міжнародними перевезеннями, грн;

$Р_n$ - єдиний норматив економічної ефективності (0,15);

$К_e$ – капітальні вкладення в основні й оборотні фонди транспортних послуг.

Капітальні вкладення в основні оборотні фонди ($К_e$) при здійсненні міжнародних перевезень автотранспортом визначаються за формулою (1.2) [8]:

$$К_e = Ц (t/T), \quad (1.2)$$

де $Ц$ – ціна транспортних засобів, що беруть участь в міжнародних транспортних перевезень і частина нормативних оборотних коштів, пропорційних цій вартості;

T – період роботи транспортних засобів, діб;

t – час роботи транспортних засобів, діб.

Визначаючи ефективність транспортних послуг ($Х_{en}$) на території України і за кордоном, застосовують формулу (1.3) [8]:

$$X_{en} = (V_{chv} * k_v + D_{ukrter} + D_{inter}) / 3, \quad (1.3)$$

де D_{ukrter} – доходи, отримані за міжнародні перевезення по території України, грн;

D_{inter} – доходи в національній валюті, отримані за міжнародні перевезення вантажів за межами України, грн.

k_v – коефіцієнт переведення іноземної валюти в національну;

3 – затрати в національній валюті, грн.

Ефект від транспортних послуг (E_{tp}) обчислюється за формулою (1.4) [8]:

$$E_{tp} = V_{chv} * k_v + D_{ukrter} + D_{inter} - Z_e, \quad (1.4)$$

Тепер розглянемо критерії та показники об'єктивної оцінки якості транспортно-експедиторського обслуговування.

Існує безліч підходів до визначення критеріїв ефективності транспортно-експедиторських послуг. Використаємо найбільш універсальні підходи, що можуть бути застосовані для будь якого типу транспортно-л експедиторських підприємств. За методикою П.Р. Нівена, ефективність транспортно-експедиторського обслуговування може бути оцінена за шістьма параметрами:

- 1) вантаж – доставка необхідного вантажу;
- 2) якість – доставка вантажу необхідної якості в незмінному стані;
- 3) кількість – доставка вантажу в необхідній кількості;
- 4) час – доставка в потрібний час;
- 5) місце – доставка в потрібне місце;
- 6) затрати – доставка вантажу за мінімальних витрат [32].

Окландер М.А. стверджує, що якість транспортних перевезень може бути також охарактеризована за такими критеріями: своєчасність здійснення перевезення (транспорткування повинно бути розпочатим без затримок і виконаним в установленний термін); повнота перевезень (транспорткування має бути здійснено для всього обсягу вантажу); збереження вантажу (процес

транспортування не повинен призвести до втрат та зниження якості вантажу); економічність транспортування (забезпечення замовнику мінімізацію витрат на транспортування вантажів) [60].

Для визначення інтегрального показника рівня якості транспортних перевезень (k_i) необхідно враховувати не лише значення окремих його складових, але і їхню вагомість (ранг) і визначати його значення за наступною формулою (1.5) [32]:

$$k_i = \sqrt{(k_c q_c)^2 + (k_n q_n)^2 + (k_3 q_3)^2 + (k_e q_e)^2}, \quad (1.5)$$

де k_c , k_n , k_3 , k_e - коефіцієнт відповідно своєчасності перевезень, повноти перевезень, збереження вантажів, економічності перевезень;

q_c , q_n , q_3 , q_e - коефіцієнт вагомості відповідно своєчасності перевезень, повноти перевезень, збереження вантажів, економічності перевезень.

Важливим критерієм, що дозволяє адекватно оцінити систему транспортно- експедиторського обслуговування є рівень логістичного сервісу. Даний показник розраховується за наступною формулою (1.6) [32]:

$$\eta = \frac{m}{M} \times 100\%, \quad (1.6)$$

де η - рівень логістичного сервісу ;

M – кількісна оцінка теоретично можливого обсягу логістичних послуг;

m – кількісна оцінка фактично наданого обсягу логістичних послуг.

Для оцінки рівня логістичного сервісу вибираються найбільш значимі види послуг, тобто послуги, надання яких потребує значних витрат, а не надання такого роду послуг – з значними втратами на ринку.

Визначення показника транспортного потенціалу (ТП) дає можливість визначити обсяг транспортної активності, що може бути здійснений підприємством (транспортним підрозділом підприємства) при нормативному використанні транспортних активів за певний період. Транспортний потенціал

підприємства розраховується за формулою (1.7) [32]:

$$ТП = \sum_{i=1}^n n_i p_i, \quad (1.7)$$

де n_i - кількість транспортних засобів i -тої моделі;

p_i - нормативна продуктивність транспортних засобів i -ї моделі (змінна, денна, річна і т.д.);

$i=1, \dots, n$ – кількість моделей (марок) транспортних засобів.

Для оцінки якості транспортно-експедиторського сервісу можна використати універсальний методичний підхід, що оснований на використанні GAP-моделі Зейтгамла або «моделі розходжень». Суть даної моделі полягає у визначенні стратегій і процесів, які фірма може використати для досягнення переваг у обслуговуванні клієнтів. Центральним елементом моделі є «споживче розходження», що заключається у неспівпадінні споживчих очікувань і сприйняття послуги. На практиці дана модель є складною для застосування, адже елемент «сприйняття послуги» є фактично функцією багатьох перемінних, які необхідно визначити. В загальному вигляді спрощена модель має наступний вигляд (рис.1.2).



Рис. 1.2. Спрощена GAP-модель оцінки якості міжнародних транспортних послуг підприємства

Джерело: [32]

Таким чином, за допомогою цієї моделі менеджмент компанії може визначити причини незадоволеності клієнтів якістю логістичного сервісу і прийняти відповідні заходи щодо усунення такого невдоволення. Розглянемо можливі розриви між відповідними процесами транспортно-логістичної системи (рис. 1.3).

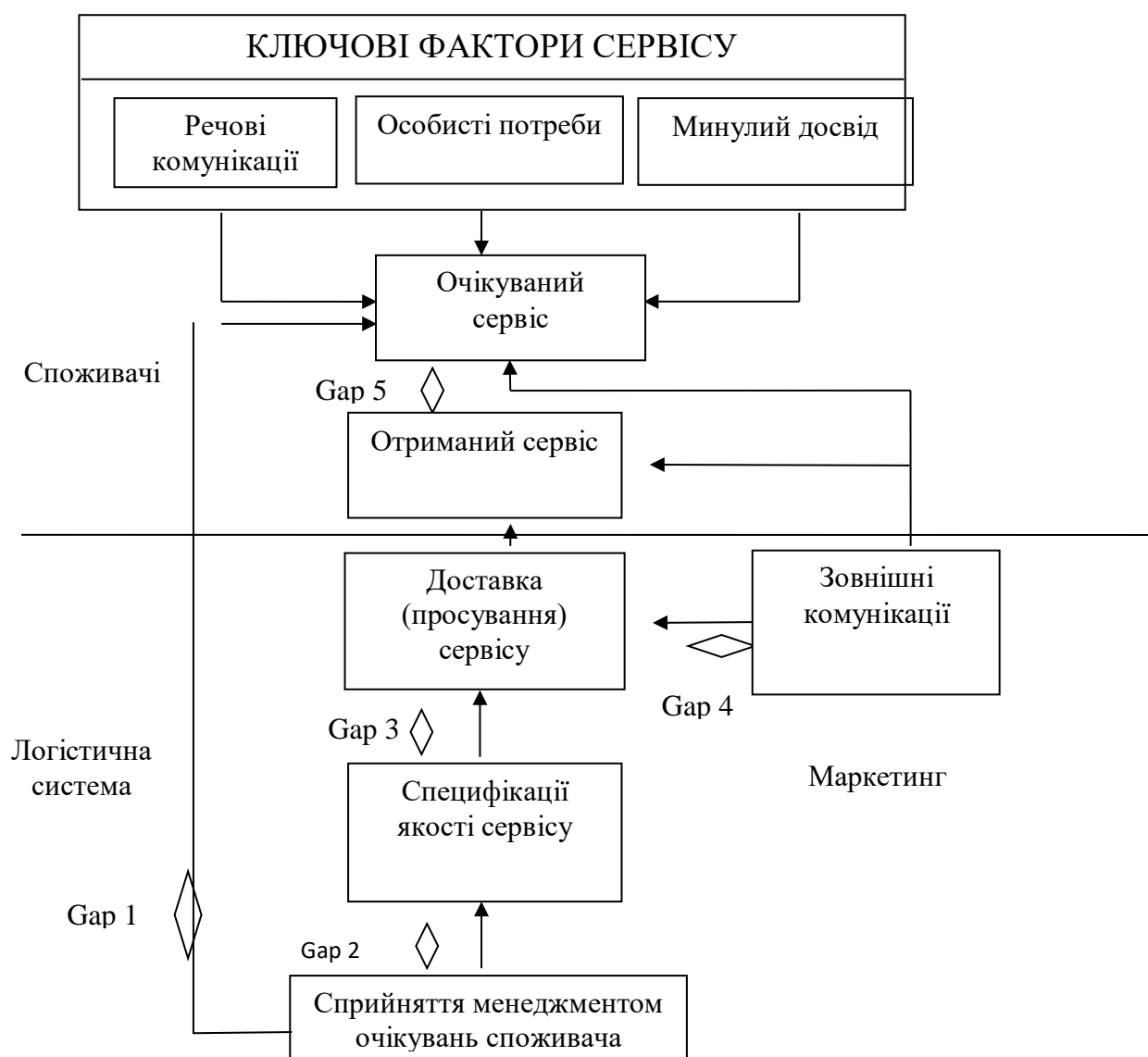


Рис. 1.3. Схема розходжень в GAP-моделі Зейтгамла

Джерело: [32]

На схемі рис. 1.3 виділено п'ять причин і відповідних рівнів виникнення незадоволеності клієнта в якості транспортно-логістичного обслуговування при організації вантажних перевезень. Таким чином, виділяємо п'ять «розходжень»:

1. Gap 1 – розходження (розрив) між очікуваннями якості транспортно-логістичного сервісу у споживача і сприйняттям цих очікувань логістичним менеджментом компанії;
2. Gap 2 – розходження між сприйняттям очікувань клієнтів логістичним менеджментом компанії і специфікаціями, що визначають якість транспортно-логістичного сервісу;
3. Gap 3 – розходження між стандартами специфікації якості обслуговування та фактичною «доставкою» логістичних послуг;
4. Gap 4 – розрив між якістю наданих послуг та зовнішньою інформацією про цю якість, зазвичай через маркетингові комунікації;
5. Gap 5 – розрив між сформованими очікуваннями споживачів відносно якості сервісу та фактично отриманим сервісом і відповідно його сприйняттям.

Слід відмітити, що в теоретичних та емпіричних дослідженнях дана модель набула деяких трансформацій. Так, Крістофер Лавлок розширив модель розходжень до семи факторів, при цьому дещо змінивши логічну послідовність практичного дослідження згідно моделі. Для транспортно-логістичного сервісу його семиступінчаста модель буде містити такі розходження:

1. Розходження в знаннях – розходження між тим, як очікування споживачів визначив постачальник транспортно-логістичних послуг і фактичними потребами і очікуваннями клієнтів;
2. Розходження в стандартах – розрив між тим, як сприймається очікування споживачів управлінським персоналом логістичної фірми і стандартами якості, встановленими в компанії;
3. Розходження в наданні послуг – різниця між встановленими стандартами і реальною продуктивністю транспортно-логістичної компанії в порівнянні з цими стандартами;
4. Розходження у внутрішніх комунікаціях – розрив між тим, що презентує (рекламує) компанія та тим, що думає сервісний персонал про характеристику сервісного логістичного продукту, рівень якісного

обслуговування і про те, якої якості сервіс здатна фактично надати компанія.

5. Розходження у сприйнятті – розходження між тим, на якому рівні фактично надається обслуговування і тим, як клієнти сприймають рівень отриманих послуг.

6. Розходження у інтерпретації – розрив між тим, що фактично обіцяє фірма у процесі маркетингових комунікацій (перед безпосереднім наданням послуг) і тим, що очікує споживач виходячи з цих обіцянок.

7. Розходження в обслуговуванні – різниця між тим, що очікує споживач і тим, як він сприймає послугу, яку він фактично отримав [32].

Розходження з другого по п'ятий – вважаються внутрішніми розходженнями логістичної фірми, і якщо компанія не зможе усунути свої внутрішні розриви, то не зможе позбутися і зовнішніх. Таким чином, якщо у моделі з п'ятьма розходженнями необхідно їх виправляти по порядку, то семиступінчата модель вимагає спочатку уникнення внутрішніх розривів, а потім зовнішніх.

Отже, очевидно, що існує велика кількість математичних і логічних методів оцінки рівня якості надання міжнародних транспортних операцій, що допомагають менеджменту логістичних підприємств і клієнтам оптимально оцінити ступінь ефективності послуг, рівень задоволення потреб клієнтів, визначити слабкі і сильні місця в рамках даної діяльності, і скорегувати відповідно до цього систему менеджменту і впровадити інновації.

Висновки до розділу 1

Транспортування та перевезення мають важливу роль у міжнародній торгівлі. Компанії повинні вибрати правильний метод транспортування.. Існують різні фактори, які впливають на рішення компанії щодо того, який вид транспорту використовувати. Ці фактори можуть залежати від вимог бізнесу, країни призначення чи товарів, що перевозяться.

Міжнародні перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома державами, на умовах встановлених угод (транспортних конвенцій), що укладені між цими державами.

До видів міжнародного транспорту відносять водний, залізничний, повітряний та автомобільний.

Автомобільний транспорт – це одна з найважливіших галузей економіки будь-якої держави. Він відіграє провідну роль, оскільки відрізняється високою маневреністю і достатньою швидкістю доставки вантажів.

Основними причинами, що стримують розвиток міжнародних автомобільних перевезень у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є: неупорядкованість системи державного регулювання, особливо правового, щодо контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами й транспортними терміналами; численні бюрократичні перепони при оформленні міжнародних перевезень; низька швидкість доставки пасажирів і вантажів; несприятлива криміногенна обстановка; брак комплексного, зокрема інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

До головних проблем міжнародних автомобільних перевезень можна віднести: забрудненість навколишнього середовища; аварійність; високі витрати; незадовільний стан дорожнього комплексу; технічний стан автомобілів; низька кваліфікація водіїв.

Досліджені проблеми автомобільного транспорту, що виникають в умовах загострення економічної ситуації в країні, потрібно враховувати при реформуванні транспортного сектору економіки. Збільшення інвестицій в галузь, вдосконалення тарифної політики, розвиток міжнародних перевезень, реалізація проектів будівництва доріг на умовах концесії, будівництво та ремонт доріг, проведення ринкових реформ - все це сприятиме ефективному розвитку автомобільної транспортної галузі. Особливо в процесі розвитку

транспортного потенціалу необхідно враховувати нові умови конкурентного господарського середовища

Система управління міжнародними транспортними операціями забезпечує вдосконалення контролю за перевезеннями, оптимізацію компонування вантажів при перевезеннях, вибір раціонального режиму транспортування та перевезення вантажів, розрахунок вантажних тарифів, подача заявок на перевезення вантажів та організацію перевезень.

Розроблення і використання системи оцінювання ефективності міжнародних перевезень направлено на оптимізацію і підвищення ефективності діяльності всього підприємства.

Для оцінки ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом використовують такі показники: затрати при визначенні ефективності міжнародних перевезень автотранспортом; капітальні вкладення в основні оборотні фонди при здійсненні міжнародних перевезень; показник ефективності транспортних послуг.

Отже, очевидно, що існує велика кількість математичних і логічних методів оцінки рівня якості надання міжнародних транспортних операцій, що допомагають менеджменту логістичних підприємств і клієнтам оптимально оцінити ступінь ефективності послуг, рівень задоволення потреб клієнтів, визначити слабкі і сильні місця в рамках даної діяльності, і скорегувати відповідно до цього систему менеджменту і впровадити інновації.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПІДПРИЄМСТВА ТА ПРОЦЕСІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ПАТ «КВК «РАПІД»»

2.1. Аналіз діяльності підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»»

ПАТ «КВК «РАПІД»» - одне з найбільших транспортних підприємств України, є українським лідером в області міжнародних автомобільних перевезень вантажів.

Перевага ПАТ «КВК «РАПІД»» в великому досвіді здійснення міжнародних перевезень, наявності найсучаснішого рухомого складу, укомплектованого автомобілями та напівпричепами провідних зарубіжних виробників і висококваліфікованим персоналом.

Підприємство має в своєму розпорядженні більш ніж 120 одиниць транспорту, здатного перевозити будь-які вантажі в країни Європи, СНД і т.д. ПАТ «КВК «РАПІД»» має 15000 м² митних і матеріальних складів по обробці консолідованих вантажів. ПАТ «КВК «РАПІД»» надає митні послуги з приймання, зберігання, митної обробки вантажів на термінал - комплексі і по їх доставці кінцевому одержувачу, як під митним контролем так і після проходження митного кордону. Компанія на своїй території має:

- 1) підрозділ митного оформлення Київської регіональної митниці;
- 2) місце доставки товарів автомобільним транспортом;
- 3) зону митного контролю;
- 4) митні склади площею 791 м²;
- 5) відкриту митну майданчик для зберігання негабаритних вантажів, автомобілів, с / г техніки площею 600 м²;
- 6) склади тимчасового зберігання площею 415 м².

ПАТ «КВК «РАПІД»» має в своєму розпорядженні потужну виробничо-технічну базу з висококваліфікованими фахівцями, що дозволяє підтримувати рухомий склад в прекрасному експлуатаційному стані.

ПАТ «КВК «РАПІД»» пропонує клієнтам широкий спектр послуг

технічного обслуговування, діагностики та ремонту вантажних автомобілів Мерседес-Бенц, Вольво, ІВЕКО і інших марок, а також напівпричепів Кроне, Шмітц, Кегель.

Підприємство діє згідно з положеннями Статуту, а також діючого законодавства України.

Вид діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» згідно КВЕД:

49.41. Вантажний автомобільний транспорт;

52.10. Складське господарство;

45.20. Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів.

Метою діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» є одержання прибутку через диверсифіковану підприємницьку діяльність пов'язану в першу чергу з виконанням пасажирських і вантажних перевезень, ремонту рухомого складу фізичних та юридичних осіб різних форм власності.

Головним завданням ПАТ «КВК «РАПІД»» є здійснення торгівельно-господарської та іншої діяльності, направленої на одержання прибутку на вкладений капітал, а також задоволення на основі отриманого прибутку, соціально-економічних інтересів трудового колективу та оплати дивідендів акціонерам.

Предметом діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» є:

- 1) організація і здійснення внутрішніх, міжнародних перевезень пасажирів, вантажів автомобільним транспортом;
- 2) організація здійснення гуртової та роздрібною торгівлі;
- 3) здійснення посередницьких операцій при яких право власності не переходить до посередника (комісійна торгівля, договори, доручення та інше);
- 4) здійснення експортно-імпортних і товарообмінних операцій;
- 5) науково дослідницька діяльність з питань розвитку автомобільного транспорту, функціонування моделей прототипів;
- 6) консультаційна та навчальна діяльність в усіх професійних ділянках, в яких функціонує автомобільний транспорт;
- 7) менеджерські послуги, включаючи керівництво проектами та

іншими організаціями;

- 8) здійснення інвестиційних проектів;
- 9) інші види діяльності не заборонені чинним законодавством України.

Майно підприємства складається з основних засобів та обігових коштів, а також коштів, вартість яких відображена в балансі підприємства. Підприємство має самостійний баланс, розрахунковий, валютний та інші рахунки в установах банків, печатку зі своєю назвою, фірмову марку та торговий знак.

Прибуток підприємства утворюється з надходжень від господарської діяльності після покриття матеріальних та прирівняних до них витрат і витрат на оплату праці. З балансового прибутку підприємства вносяться передбачені законодавством України податки та інші платежі до бюджету.

До джерел формування майна ПАТ «КВК «РАПІД»» також відносять:

- 1) грошові та матеріальні внески засновників;
- 2) доходи, одержані від реалізації продукції, а також від інших видів господарської діяльності;
- 3) кредити банків та інших кредиторів;
- 4) капітальні вкладення і дотації з бюджетів;
- 5) надходження від роздержавлення і приватизації власності;
- 6) придбання майна іншого підприємства, організації.

Відносини підприємства з іншими суб'єктами ринку, здійснюються на основі договорів.

На підприємстві застосовується лінійний тип організаційної структури. Лінійний тип організаційної структури управління характеризується лінійними формами зв'язку між ланками управління і, як наслідок, концентрацією всього комплексу функцій управління та вироблення управлінських дій в одній ланці управління (рис. 2.1).

З рис. 2.1. видно, що вищим органом управління є Загальні збори акціонерів, яким безпосередньо підпорядковується директор підприємства. Розподіл функцій підрозділів ПАТ «КВК «РАПІД»» наведено в Додатку А.

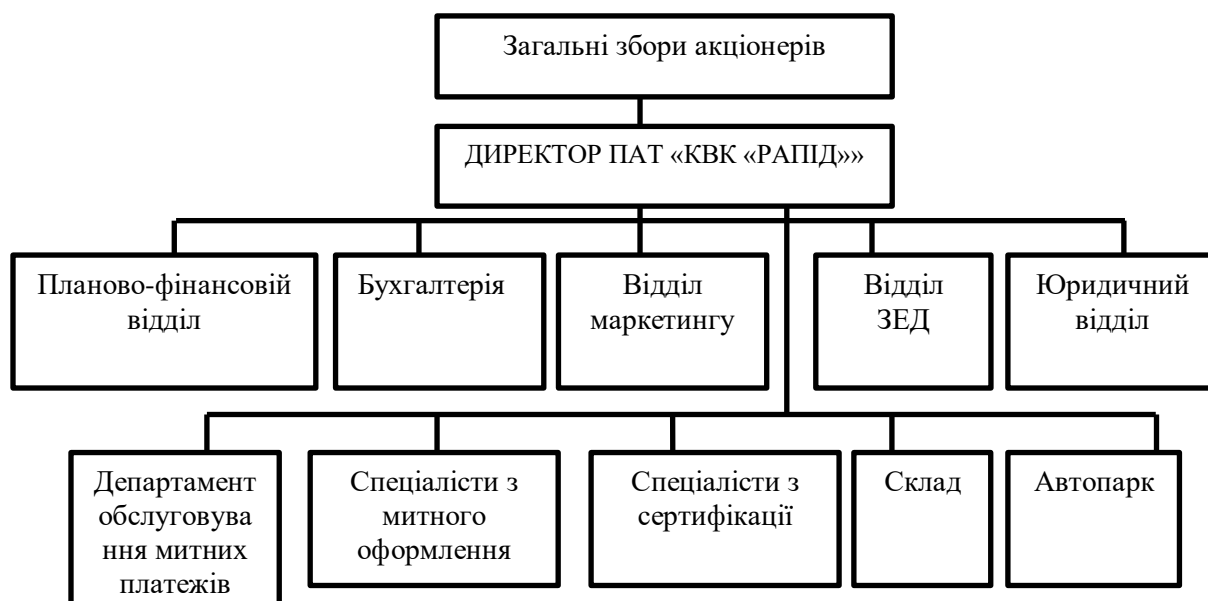


Рис. 2.1. Організаційна структура управління ПАТ «КВК «РАПІД»»
(Складено автором на основі даних ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Перевагами такої структури управління на даному підприємстві є: встановлення чітких і простих зв'язків між підрозділами, єдність і чіткість розпоряджень, узгодженість дій виконавців, оперативність у прийнятті рішень, особиста відповідальність керівника за кінцеві результати діяльності свого підрозділу.

Будь-яке підприємство, в тому числі і ПАТ «КВК «РАПІД»», як відкрита система, залежить від зовнішнього середовища. Фактори зовнішнього середовища можна розглядати як можливості та загрози для підприємства, їх позитивний чи негативний вплив на організацію буде залежати від ефективності управління та адаптивності підприємства. Тому головним завданням керівництва ПАТ «КВК «РАПІД»» є ретельне дослідження поведінкового впливу зовнішніх факторів на діяльність підприємства, своєчасне визначення найсуттєвіших за впливом зовнішніх факторів та оптимізація їх впливу на підприємство.

Проведемо аналіз впливу факторів зовнішнього середовища на міжнародну транспортну діяльність ПАТ «КВК «РАПІД»». Серед факторів зовнішнього середовища, що впливають на міжнародну транспортну діяльність

підприємства можна виділити: економічні; демографічні; політико-правові; соціокультурні; науково-технічні тощо. Одним з інструментів аналізу зовнішнього середовища підприємства є PEST-аналіз. PEST – аналіз для ПАТ «КВК «РАПІД»» наведений у табл. 2.1.

Неможливість спрогнозувати розвиток політичних подій в Україні призводить до збільшення ризиків ведення бізнесу та зменшення обсягів інвестицій у розвиток підприємств, в тому числі і ПАТ «КВК «РАПІД»». Політична нестабільність та непередбачуваність України надзвичайно шкідливі для розвитку напряму міжнародних транспортних перевезень. Слід розуміти, що найкоротша відстань не гарантує обрання замовником певного маршруту перевезення. При цьому, крім відстані, враховуються такі фактори, як: швидкість (спрощений порядок) переміщення вантажів або пасажирів через кордон; наявність пільг на митні та інші збори; наявність єдиного органу керування; стабільність правової бази; рівень безпеки перевезень тощо. Може скластися ситуація, коли транспортний міжнародний маршрут, який проходить Україною, буде коротшим, ціни – нижчими, але транспортні потоки будуть проходити поза її межами, оскільки спрогнозувати точний час прибуття вантажу в пункт призначення буде складно через недосконале законодавство, політичну нестабільність, корупцію в митних органах тощо.

Таблиця 2.1

Аналіз можливостей та загроз зовнішнього середовища на міжнародну транспортну діяльність ПАТ «КВК «РАПІД»» із застосуванням PEST – аналізу

Група факторів	Фактор	Напрямок впливу	Стан фактору
1	2	3	4
Політичні	Політична нестабільність	-	Масштабні проведення АТО на території України призводять до зниження рівня міжнародного іміджу України на світовому ринку міжнародних транспортних послуг
	Податкове законодавство Зміни в оподаткуванні	+/-	З 1 січня 2014 року знижена ставка податку на прибуток до 18%. 25 грудня 2015 року Верховна Рада України прийняла закон, яким внесла зміни до Податкового кодексу України. 1 січня 2017 року набрав чинності Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні» від 21 грудня 2016 року № 1797-VIII

Продовження табл. 2.1

1	2	3	4
	Формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень	+	Створення міжнародних логістичних центрів у вузлі Чоп-Захонь
	Євроінтеграція	+	Україна вступила в новий етап адаптації вітчизняного законодавства до законодавства ЄС, розпочавши переговорний процес з Європейським Союзом щодо укладання нової Угоди про вільну торгівлю з метою подальшого набуття права у безперешкодному пересуванні товарів, послуг, робочої сили та капіталів. Нині у розвитку ринку транспортних послуг задіяні усі 27 учасників Співдружності, що є свідченням розгалуженої системи економічних відносин між Україною та Європейським Союзом
	Членство у СОТ	+	Підвищення міжнародного іміджу України на світовому ринку міжнародних транспортних послуг. Завдяки лібералізації торгівлі послугами та товарами, а також разом зі зниженням ввізних мит на товари економіка України почала набувати вагомості на світовому ринку
Економічні	Вплив світової фінансово-економічної кризи	-	Під впливом світової фінансово-економічної кризи, протягом останніх років Україною були втрачені значні обсяги транзитних та експортних вантажних перевезень морським транспортом, що негативно вплинуло на рентабельність галузі, ефективність діяльності морських та річкових портів, які дедалі потребують модернізації портової інфраструктури та облаштування сучасними засобами автоматизації систем управління на зразок європейських портів-конкурентів
	Збільшення за бюджетом на 2017 рік мінімальної заробітної плати	+	Мін. з/п з 01.01.2016 по 30.04.2016 - 1378 грн. з 01.05.2016 по 30.11.2016 – 1450 грн. з 01.12.2016 – 1600 грн. з 01.01.2017 – 3200 грн. з 01.01.2018 – 3723 грн.
	Загальна економічна ситуація в країні Рівень інфляції	-	Рівень інфляції в Україні за 2017 р. зріс до 43,3%, що є максимальним значенням за останні 20 років. Про це повідомляє Державна служба статистики на офіційному сайті
	Комунальні витрати і тарифи на обслуговування	-	Тенденційне подорожчання комунальних витрат і тарифів на обслуговування.
	Кон'юнктура конкретного ринку	-	Жорстка конкуренція на транспортному ринку регіону, зростання числа потенційних конкурентів
	Збільшення рівня безробіття	-	Рівень безробіття (за методологією МОП) – 9,6 % в 2017 року

Продовження табл. 2.1

1	2	3	4
Соціальні	Рівень заробітної плати. Мотивація трудової діяльності та її значимість	-	Зменшення доходів населення через зменшення реальної середньомісячної зарплати - 34,0 % за 2017 року.
	Імідж підприємства на міжнародному та національному ринках транспортних перевезень	-	ПАТ «КВК «РАПД»» вже встигло завоювати велику прихильність споживачів даного сегменту ринку
	Рівень освіти працівників	+/-	Кількість учнів професійно-технічних навчальних закладів зросла у 2016/2015 навчальному році на 3,4% до 2015/2014 н.р. Проте у ВНЗ I-II рівнів акредитації цей показник зменшився на 3,3%, III-IV – зменшився на 6,6% за аналогічний період.
Технологічні	Інновації, що стосуються транспортних перевезень	+	Висока інформаційна обізнаність про ступінь наукових розробок в галузі.
	Інші технологічні інновації	+/-	Оновлення послуг відповідно до розвитку технологій і вимог ринку.
	Вимоги до кваліфікації працівників	+	Всі працівники, які задіяні в наданні транспортних послуг мають відповідну освіту. На підприємстві працюють тільки кваліфіковані працівники.

(Складено автором)

Податкове законодавство має позитивний вплив на ефективну транспортну діяльність ПАТ «КВК «РАПД»», так як після прийняття ПКУ податок на прибуток щорічно зменшувався до рівня 18% у 2015 р., також зменшилась частка сплати відрахувань у пенсійний фонд, а отже зменшується податкове навантаження, що дозволяє отримувати більші прибутки.

Виділимо основні фінансово-економічні показники ПАТ «КВК «РАПД»» які найбільшою мірою відчують вплив податкової системи. До таких показників варто віднести прибуток, який безпосередньо змінюється під впливом податків, вартість основних фондів, які, з одного боку, оподатковуються у процесі їх придбання, а з іншого – податковий тягар впливає на можливості їх відтворення, власний капітал який формується за рахунок прибутку підприємства й акціонерного капіталу. Дані види капіталу безпосередньо стосуються оподаткування. Фінансові інвестиції безпосередньо

пов'язані з формуванням основних фондів, сама інвестиційна діяльність, як правило, здійснюється за рахунок прибутку, відповідно, цей показник безпосередньо пов'язаний із розмірами податку.

Щодо впливу процесу євроінтеграції, то Україна вступила в новий етап адаптації вітчизняного законодавства до законодавства ЄС, розпочавши переговорний процес з Європейським Союзом щодо укладання нової Угоди про вільну торгівлю з метою подальшого набуття права у безперешкодному пересуванні товарів, послуг, робочої сили та капіталів. Нині у розвитку ринку транспортних послуг задіяні усі 27 учасників Співдружності, що є свідченням розгалуженої системи економічних відносин між Україною та Європейським Союзом. Метою інтеграції українських транспортників до ринку транспортних послуг країн ЄС є прагнення держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

Інфляція в країні негативно впливає на будь-яке підприємство в Україні, в тому числі і на ПАТ «КВК «РАПІД»». В умовах нестабільної економіки та росту курсу долару підприємству потрібно вчасно реагувати зміною цін, однак підвищення цін призводить і до втрати покупців. Оскільки в умовах інфляції знижується цінність грошової одиниці, в якій складається бухгалтерська звітність, то певний вплив здійснюється і на розмір статутного капіталу. Чим довший процес формування статутного капіталу, тим менший розмір статутного капіталу буде відповідати тій номінальній величині, яка закріплена в установчих документах.

Загроза дефолту України, подальше знецінення гривні, відсутність золотовалютних резервів для її підтримки призводить до нестабільності макроекономічної ситуації та має негативний вплив на діяльність ПАТ «КВК «РАПІД»».

Значне погіршення показників функціонування транспортної системи України під час фінансово-економічної кризи обумовлене зменшенням попиту

на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуючих галузей економіки та з боку населення. Економіка України виявилася надто вразливою до проявів світової кризи, вона досі не позбавилася глибоких структурних деформацій попереднього періоду, значно відстає від розвинених країн за сукупною продуктивністю наявних факторів виробництва, рівнем добробуту населення, спроможністю забезпечувати стійкий розвиток. У період фінансово-економічної кризи обсяги фінансування розвитку транспортного комплексу України, які й до цього були недостатніми, зменшилися до рівня, що не забезпечують навіть простого відтворення основних виробничих фондів. У зв'язку з цим, обсяги перевезень вантажів та пасажирів на всіх видах транспорту (без трубопровідного) зменшилися у 3-5 разів.

Наразі в складних економічних умовах населення України зацікавлене в трудовій діяльності, а зростання рівня заробітної плати дозволяє зробити висновок про позитивну динаміку даного фактору. Зважаючи на інфляцію більшість споживачів прагне вкласти гроші в товари чи послуги, що зумовлює зростання кількості потенційних клієнтів.

Таким чином, провівши PEST – аналіз, можна зробити висновки, що є ряд факторів, які гостро впливають на міжнародну транспортну діяльність ПАТ «КВК «РАПІД»». До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні.

Основними ризиками діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу). Фактори, які позитивно впливають на діяльність ПАТ «КВК «РАПІД»», це, в основному, залучення нових технологій, розширення асортименту послуг, мотивація трудової діяльності в товаристві.

Проаналізуємо основних конкурентів ПАТ «КВК «РАПІД»» на ринку міжнародних транспортних перевезень України. Для аналізу конкурентного середовища підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»» використаємо модель п'яти конкурентних сил М.Портера:

- конкурентний вплив споживачів;
- конкурентний тиск постачальників;
- конкуренція з боку реалізаторів послуг-замінників з інших галузей;
- конкуренція між учасниками галузі;
- загроза з боку нових конкурентів у галузі.

Конкурентний вплив споживачів. Сила впливу споживачів послуг ПАТ «КВК «РАПД»» велика, оскільки існує багато реалізаторів послуг міжнародних транспортних перевезень, ціни на який не дуже відрізняються, а, отже, споживачу не важко змінити продавця. До того ж він може самостійно обрати місце й час придбання послуги. Якщо ціна послуги не задовольняє споживача, він купить її пізніше, коли вона знизиться, або там, де вона нижча на даний момент. Тому підприємству необхідно боротися за кожного клієнта, тому що в будь-який момент споживач може відмовитися від послуг даного підприємства та без значних витрат для себе обрати інше підприємство.

Конкурентний тиск постачальників. Конкурентний вплив з боку постачальників незначний, оскільки ПАТ «КВК «РАПД»» - компанія, яка надає власні послуги.

Конкуренція з боку реалізаторів послуг-замінників з інших галузей. Щодо послуг замінників, то їх не має, оскільки послуги даної галузі замінити неможливо ніяким іншими послугами. Тому конкуренція для ПАТ «КВК «РАПД»» з боку появи послуг-замінників відсутня.

Загроза з боку нових конкурентів у галузі. Можливість появи нових конкурентів у галузі залежить від двох факторів – вхідних бар'єрів та очікуваної реакції діючих на ринку підприємств на появу нового суперника. У даній галузі наявні певні бар'єри для нових підприємств. Наприклад, це не вигідне становище по витратах, що не залежить від розмірів нового підприємства, яка має намір вийти на ринок оскільки у діючих підприємств є переваги у вигляді наявності вже функціонуючих потужностей, ефекту навчання. Малим підприємствам буде важко досягти високого рівня

конкурентоспроможності ще й через необхідність досить значних початкових капіталовкладень, оскільки реалізація високоякісного продукту вимагає використання нових технологічних ліній, які дорого коштують. Загалом дана галузь знаходиться на етапі зрілості, а, отже, темпи її росту не дуже великі і вона не надто приваблива для нових підприємств.

Конкуренція між учасниками галузі. Український ринок міжнародних транспортних перевезень, станом на кінець 2017 р., поділений таким чином: ПАТ «КВК «РАПІД»» - 29,4%; DP Trans, Ltd - 28,3%; ARITransExpedition - 14,2%; Eximp Ltd - 12,6%, DB Schenker - 11,2%, інші – 4,3% (рис. 2.2) (для порівняння на діаграмі зобразимо дані за 2016 р.).

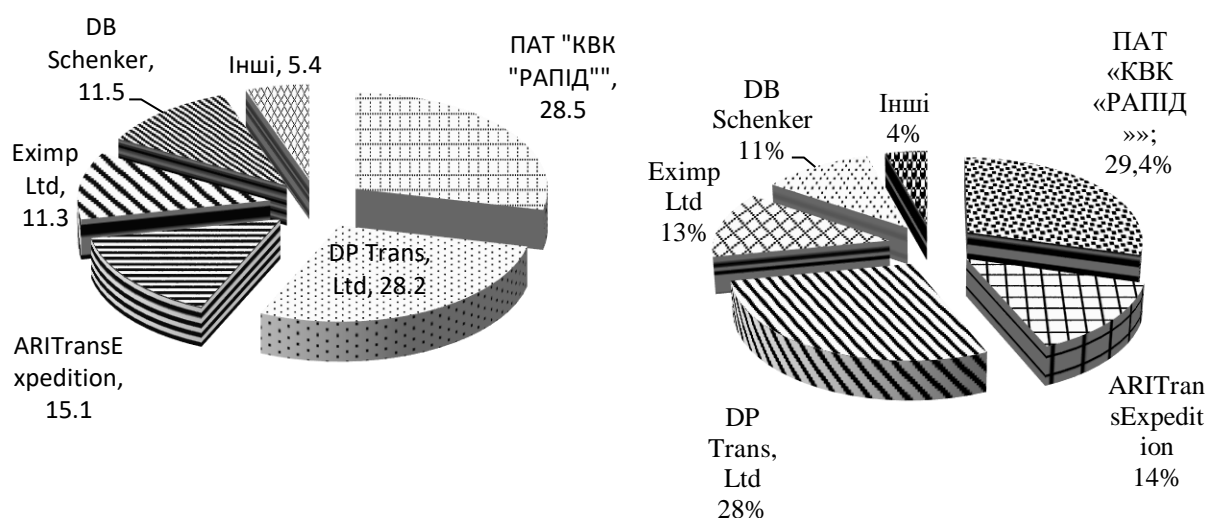


Рис. 2.2. Частка ринку ПАТ «КВК «РАПІД»» та його основних конкурентів у 2016 - 2017 рр., %

(Складено автором на підставі даних [33])

Отже, порівнявши дані з рис.2.2. ми бачимо, що позиції ПАТ «КВК «РАПІД»» на конкурентному ринку продовжують зростати. Це свідчить про високий рівень конкурентоспроможності підприємства та його лідерство на ринку України. Ситуація на ринку міжнародних транспортних перевезень є

дуже сприйнятливою для ПАТ «КВК «РАПД»». Великий потенціал щодо збільшення реалізації послуг, висока якість та помірна ціна розкривають додаткові можливості пошуку споживачів на ринку.

Проведемо аналіз динаміки фінансових результатів діяльності ПАТ «КВК «РАПД»» за 2015-2017 рр. в табл. 2.2. Інформаційною базою аналізу слугувала фінансова звітність підприємства за 2015-2017 рр. (Додаток Б).

Таблиця 2.2

Динаміка фінансових результатів діяльності ПАТ «КВК «РАПД»» за 2015-2017 рр., тис.грн.

Показники	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення, +,-		Відносне відхилення, %	
				2016 до 2015	2017 до 2016	2016 до 2015	2017 до 2016
1	2	3	4	5	6	7	8
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	109463	136381	146826	26918	10445	24,59	7,66
Собівартість реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	99513	116929	130240	17416	13311	17,5	11,38
Валовий прибуток(збиток)	9950	19452	16586	9502	-2866	95,5	-14,73
Інші операційні доходи	6720	9100	11438	2380	2338	35,42	25,69
Адміністративні витрати	6154	7777	8904	1623	1127	26,37	14,49
Витрати на збут	392	405	390	13	-15	3,32	-3,7
Інші операційні витрати	8213	11120	10655	2907	-465	35,4	-4,18
Фінансові результати від операційної діяльності:	1911	9250	8075	7339	-1175	384,04	-12,7
Інші фінансові доходи	4	4	1	0	-3	0	-75
Інші доходи	4615	141	777	-4474	636	-96,94	451,06
Фінансові витрати	4972	9134	7948	4162	-1186	83,71	-12,98
Інші витрати	1059	70	462	-989	392	-93,39	560
Фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування:	499	191	443	-308	252	-61,72	131,94
Податок на прибуток від звичайної діяльності	278	34	266	-244	232	-87,77	682,35
Чистий прибуток(збиток)	221	157	177	-64	20	-28,96	12,74

(Складено та розраховано на підставі фінансової звітності підприємства)

В 2015 році сумарний обсяг чистого доходу ПАТ «КВК «РАПІД»» склав 109463 тис.грн. В 2016 році приріст склав 24,59 % порівняно з роком раніше. В 2017 році сумарний обсяг чистого доходу ПАТ «КВК «РАПІД»» збільшується на 7,66 % порівняно з попереднім роком. Приріст обсягу наданих товарів та послуг позитивно впливає на фінансове становище підприємства, збільшує його частку ринку. На кінець 2017 року сумарний обсяг чистого доходу становив 146826 тис. грн.

В 2016 році приріст обсягу виручки перевищує приріст собівартості продукції. Це позитивна тенденція, яка вказує на ефективну систему управління витратами. Очевидно, що суб'єкт господарювання використовує доступні резерви скорочення витрат. У другій половині періоду ситуація протилежна і собівартість змінюється більш швидкими темпами в порівнянні з сумою виручки. Приріст значення показника становить 11,38 % в порівнянні з роком раніше.

В 2015 році сума валового прибутку ПАТ «КВК «РАПІД»» становила 9950 тис.грн. У загальному випадку позитивне значення показника свідчить про ефективний контроль за собівартістю продукції. Зворотне явище означає перевищення собівартості над доходами від реалізації товарів і послуг підприємства. В 2016 році сума валового прибутку склала 19452 тис.грн., а в останньому -16586 тис.грн.

Спочатку, а саме у 2015 році сума витрат на збут становила 392 тис.грн. Приріст витрат на збут становив у 2016 році 3,32 % в порівнянні з роком раніше. Витрати на збут вкрай необхідні для просування продукції, нарощування об'єму продажу. Після цього спостерігаємо зміну тенденції та зменшення суми витрат на збут на 3,7 %. На кінець 2017 року сума комерційних витрат ПАТ «КВК «РАПІД»» становила 390 тис. грн.

На початок 2015 року сума адміністративних витрат ПАТ «КВК «РАПІД»» становила 6154 тис.грн. Приріст статті витрат становив у 2016 році 26,37 % в порівнянні з попереднім періодом. Наступного року спостерігається подальше збільшення суми управлінських витрат на 14,49 % в порівнянні з

роком раніше. На кінець 2017 року сума управлінських витрат становила 8904 тис.грн.

В 2015 році сума фінансового результату від операційної діяльності становила 1911 тис.грн. Позитивне значення показника свідчить про ефективну основну діяльність підприємства, яка здатна генерувати прибуток. Негативне значення показника означає низьку ефективність операційного процесу. В 2016 році сума прибутку (збитку) ПАТ «КВК «РАПІД»» від операційної діяльності склала 9250 тис.грн., а в останньому — 8075 тис.грн.

ПАТ «КВК «РАПІД»» не отримує прибутку від інвестування фінансових ресурсів у цінні папери, що свідчать про участь у статутному фонді інших підприємств.

В 2015 році сума фінансових витрат становила 4972 тис.грн. Підвищення показника в 2016 році становить 83,71 % в порівнянні з роком раніше. У другій половині періоду спостерігається перелом тенденції і сума фінансових витрат знизився на 12,98 %. На кінець 2017 року сума фінансових витрат становила 7948 тис.грн.

В 2015 році сума фінансового результату до оподаткування ПАТ «КВК «РАПІД»» становила 499 тис.грн. Позитивне значення показника свідчить про ефективну діяльність підприємства. Негативне або низьке значення показника вказує на необхідність шукати шляхи зниження витрат і підвищення доходів підприємства. В 2016 році сума прибутку (збитку) до оподаткування ПАТ «КВК «РАПІД»» склала 191 тис.грн., а в останньому році — 443 тис.грн.

Як результат розглянутих вище факторів, ПАТ «КВК «РАПІД»» сформувало позитивний чистий фінансовий результат в 2015 році, який склав 221 тис.грн. Сума чистого прибутку в 2016 році, становить 157 тис.грн. Це позитивне явище, яке свідчить про те, що підприємство діє ефективно і може генерувати прибуток для своїх інвесторів. На кінець досліджуваного періоду підприємство так само сформувало чистий прибуток, що підтверджує висновок про ефективну діяльність. За 2017 рік сума чистого фінансового результату від діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» склала 177 тис.грн.

Проведемо аналіз динаміки елементів доходу ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр. в табл. 2.3.

В 2015 році сумарний обсяг чистого доходу ПАТ «КВК «РАПІД»» склав 109463 тис.грн. В 2016 році приріст склав 24,59 % порівняно з роком раніше. В 2017 році сумарний обсяг чистого доходу ПАТ «КВК «РАПІД»» збільшується на 24,59 % порівняно з попереднім роком. Приріст обсягу наданих товарів та послуг позитивно впливає на фінансове становище підприємства, збільшує його частку ринку. На кінець 2017 року сумарний обсяг чистого доходу ПАТ «КВК «РАПІД»» становив 146826 тис. грн.

Таблиця 2.3

**Динаміка елементів доходу ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр.,
тис.грн.**

Показники	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення, +,-		Відносне відхилення, %	
				2016/2015	2017/2016	2016/2015	2017/2016
Чистий дохід	109463	136381	146826	26918	10445	24,59	7,66
Інші операційні доходи	6720	9100	11438	2380	2338	35,42	25,69
Інші доходи	4615	141	777	-4474	636	-96,94	451,06
Інші фінансові доходи	4	4	1	0	-3	0	-75
Всього доходи	120802	145626	159042	24824	13416	20,55	9,21

(Складено та розраховано на підставі фінансової звітності підприємства)

ПАТ «КВК «РАПІД»» не отримує прибутку від інвестування фінансових ресурсів у цінні папери, що свідчать про участь у статутному фонді інших підприємств.

Фінансова політика підприємства дозволила отримати йому в 2015 році 4 тис.грн. За перший рік сума процентних доходів залишається незмінною. За 2017 рік сума процентних доходів склала 1 тис.грн.

В 2015 році сукупна сума доходів ПАТ «КВК «РАПІД»» становить 120802 тис.грн. В 2016 році значення суми доходів ПАТ «КВК «РАПІД»» підвищується на 20,55 % , тобто на 24824 тис. грн. В 2017 році тенденція зберігається і приріст становить близько 9,21 % в порівнянні з роком раніше.

На кінець періоду обсяг доходів ПАТ «КВК «РАПІД»» становить 159042 тис.грн.

Проведемо аналіз динаміки показників ліквідності ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр. в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Динаміка показників ліквідності ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр.

Показники	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення, +,-		Відносне відхилення, %	
				2016/2015	2017/2016	2016/2015	2017/2016
Коефіцієнт ліквідності поточної (покриття)	1,93	2,51	1,97	0,57	-0,54	29,71	-21,37
Коефіцієнт ліквідності швидкої	1,78	2,18	1,74	0,4	-0,45	22,68	-20,5
Коефіцієнт ліквідності абсолютної	0,13	0,27	0,08	0,14	-0,18	107,4	-68,55

(Складено та розраховано на підставі фінансової звітності підприємства)

Значення показника поточної ліквідності ПАТ «КВК «РАПІД»» знаходиться в нормативних межах на початок досліджуваного періоду, тобто підприємство здатне погасити всі свої зобов'язання протягом року. В 2016 році на кожну гривню поточних зобов'язань припадає 2,51 грн. оборотних активів. В 2017 році ліквідність була в межах норми і на кожну гривню поточних зобов'язань припадає 1,97 грн. оборотних активів.

Щодо показника швидкої ліквідності ПАТ «КВК «РАПІД»», в 2015 році підприємство могло швидко погасити 177,97 % поточних зобов'язань. Тобто значення показника вище нормативного. В 2016 році значення показника становило 2,18. Тобто значення показника вище нормативного. На кінець досліджуваного періоду — 1,74. Тобто значення показника вище нормативного.

Щодо показника абсолютної ліквідності ПАТ «КВК «РАПІД»», то в 2015 році підприємство могло негайно погасити 0,13 грн. поточних зобов'язань. В 2016 році значення показника становило 0,27, а на кінець досліджуваного періоду — 0,08.

Проведемо аналіз динаміки показників рентабельності ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр. в табл. 2.5.

Рентабельність активів ПАТ «КВК «РАПІД»» в 2015 році склала 0,85 %, тобто на кожну гривню активів підприємство отримало 0,85 копійок чистого прибутку. В 2016 році на кожну вкладену в активи гривню було отримано 0,33 копійок чистого прибутку. В 2017 році значення показника рентабельності активів дорівнювало 0,41 %.

Таблиця 2.5

Динаміка показників рентабельності ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр., %

Показники	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення, +,-		Відносне відхилення, %	
				2016/ 2015	2017/ 2016	2016/ 2015	2017/ 2016
1	2	3	4	5	6	7	8
Рентабельність капіталу (активів) за чистим прибутком	0,85	0,33	0,41	-0,52	0,08	-61,6	25,19
Рентабельність власного капіталу	1,75	0,62	0,7	-1,13	0,08	-64,52	12,44
Рентабельність виробничих фондів	1,32	0,53	0,78	-0,79	0,25	-60	48,03
Рентабельність реалізованої продукції за прибутком від реалізації	3,11	8,26	4,97	5,15	-3,3	165,73	-39,9
Рентабельність реалізованої продукції за прибутком від операційної діяльності	1,75	6,78	5,5	5,04	-1,28	288,5	-18,91
Рентабельність реалізованої продукції за чистим прибутком	0,2	0,12	0,12	-0,09	0,01	-42,98	4,72
Коефіцієнт реінвестування	106,24	0,36	0,44	-105,88	0,07	-99,66	19,82
Коефіцієнт стійкості економічного зростання	0,93	0	0	-0,93	0	-99,76	34,68

(Складено та розраховано на підставі фінансової звітності підприємства)

Щодо показника рентабельності власного капіталу ПАТ «КВК «РАПІД»», то в 2015 році кожна вкладена власниками гривня коштів принесла їм 1,75 копійок чистого прибутку. Це низький показник, який свідчить про незадовільну ефективність роботи підприємства. В 2016 році кожна вкладена власниками гривня коштів принесла їм 0,62 копійок чистого прибутку, тобто

ефективність роботи за цей рік була низькою. В 2017 році кожна вкладена власниками гривня коштів принесла їм 0,7 копійок чистого прибутку, що не є високим показником.

Рентабельність виробничих фондів в 2015 році склала 1,32 %, тобто на кожну гривню виробничих фондів ПАТ «КВК «РАПІД»» отримало 0,01 грн чистого прибутку. В 2016 році на кожну вкладену у виробничі фонди гривню було отримано 0,01 грн чистого прибутку. В 2017 році значення показника рентабельності виробничих фондів дорівнює 0,78 %.

Показник рентабельності продажів за прибутком від реалізації показує скільки припадає прибутку від продажів на одиницю виручки. Він дозволяє визначити суму, яка залишається після вирахування собівартості, комерційних і управлінських витрат на покриття інших витрат (інших операційних витрат, відсотків за кредит, податку на прибуток). В 2015 році значення показника становило 3,11 %. Тобто в ПАТ «КВК «РАПІД»» залишалися кошти для здійснення інших витрат. В 2016 році рентабельність продажів по прибутку від реалізації становить 8,26 %. На кінець досліджуваного періоду кожна гривня виручки дозволила отримати 0,05 гривень прибутку від реалізації.

Рентабельність реалізованої продукції за чистим прибутком показує скільки припадає чистого прибутку на одиницю виручки. Як правило, підприємство, де менеджмент працює на високому рівні, мають більш високі доходи, оскільки вони краще розпоряджаються доступними ресурсами. В 2015 році кожна отримана гривня виручки дозволила отримати 0 грн. чистого прибутку. В 2016 році рентабельність продажів по прибутку від реалізації становить 0,12 %. На кінець 2017 року значення показника становило 0,12 %.

Коефіцієнт стійкості економічного зростання вказує на темп росту власного капіталу за рахунок чистого прибутку. В 2015 році 92,8 % власного капіталу ПАТ «КВК «РАПІД»» було збільшено за рахунок чистого прибутку. В 2016 році 0,22 % власного капіталу було збільшено за рахунок чистого прибутку. На кінець періоду значення показника становить 0,3 %.

2.2. Аналіз логістичної діяльності підприємства

Логістична діяльність підприємства – це діяльність, що здійснюється в процесі переміщення товарно-матеріальних цінностей від місця їх виготовлення до місця її споживання.. Вона відіграє ключову роль у співвідношення ланцюгів постачань та їх ланок, розширюючи межі як всередині його так і між усіма учасниками цих ланцюгів.

На основі наведених у першому розділі дипломної роботи показників оцінки ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом (формули 1.1-1.4), проведемо оцінку ефективності міжнародних автотранспортних перевезень ПАТ «КВК «РАПІД»» в 2015-2017 рр. Оцінка ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр. наведена в табл. 2.6.

Отже, ефект міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» протягом 2015-2017 рр. зростає. Так, в 2015 році – 40801,9 тис.грн., в 2016 році – 41343,9 тис.грн., в 2017 році – 65404,5 тис.грн. Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» в 2015 році – 6,1, в 2016 році – 5,9, в 2017 році – 10. Можна зробити висновок, що здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» протягом досліджуваного періоду є ефективним.

Таблиця 2.6.

Оцінка ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр.

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +,-		Відносне відхилення, %	
	2015	2016	2017	2016/ 2015	2017/ 2016	2016/ 2015	2017/ 2016
1	2	3	4	5	6	7	8
Затрати міжнародних перевезень автотранспортом (3), тис.грн	7 950	8 520	7 236	570	-1284	7,2	-15,1

Продовження таблиці 2.6

1	2	3	4	5	6	7	8
Капітальні вкладення в основні оборотні фонди при здійсненні міжнародних перевезень автотранспортом (Ке), тис.грн	334,5	192,8	142,3	-141,7	-50,5	-42,4	-26,2
Доходи, отримані за міжнародні перевезення по території України (Дукртен), тис.грн	17204,10	17305,40	32412,70	101,3	15107,3	0,6	87,3
Доходи в національній валюті, отримані за міжнародні перевезення вантажів за межами України (Дінтер), тис.грн	31547,80	32558,54	40227,84	1010,74	7669,3	3,2	23,6
Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом	6,1	5,9	10,0	-0,2	4,1	-3,3	69,5
Ефект міжнародних перевезень автомобільним транспортом	40 801,9	41 343,9	65 404,5	542	24060,6	1,3	58,2

(Складено автором на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Виставимо оцінку критеріям якості транспортно-логістичного сервісу ПАТ «КВК «РАПІД»» за методикою Окландера (табл. 2.7).

Висока оцінка якості логістичного сервісу визначається кількістю балів від 1 до 10, для ПАТ «КВК «РАПІД»» загальна кількість балів за оцінками складає 6,69, що є високим результатом.

Для визначення інтегрального показника рівня якості транспортно-логістичного обслуговування (k_i) необхідно враховувати не лише значення окремих його складових, але і їхню вагомість (ранг) за формулою (1.5).

$$\text{Отже, } k_i = \sqrt{(0,4 * 5)^2 + (0,1 * 5)^2 + (0,2 * 5)^2 + (0,3 * 4)^2} = 4,69$$

Максимально можливий рівень інтегрального показника при заданому ранжуванні критеріїв може скласти 11,2 [81], тож отримане значення свідчить про достатньо високу оцінку параметрів якості ПАТ «КВК «РАПІД»».

Таблиця 2.7.

Оцінка параметрів якості транспортно-логістичного обслуговування ПАТ «КВК «РАПІД»» за критеріями Оклендера (за п'ятибальною шкалою)

Критерій	Сутність критерію	Ранг (коефіцієнт вагомості) *	Оцінка
Своєчасність здійснення перевезення	Транспортування повинно бути розпочатим без затримок і виконаним в установленій термін	0,4	5
Повнота перевезень	Транспортування має бути здійснено для всього обсягу вантажу	0,1	5
Збереження вантажу	Процес транспортування не повинен призвести до втрат та зниження якості вантажу	0,2	5
Економічність транспортування	Забезпечення замовнику мінімізацію витрат на транспортування вантажів	0,3	4
Всього		1	6,69

* ранг критерію надано департаментом обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»

(Складено автором на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Важливим критерієм, що дозволяє адекватно оцінити систему транспортно-логістичного обслуговування є рівень логістичного сервісу. Розрахуємо даний показник за наступною формулою (1.6).

Рівень виконання логістичного сервісу розраховується на основі даних про кількість замовлень (табл. 2.8).

Таблиця 2.8.

Дані про виконання замовлень на ПАТ «КВК «РАПІД»» протягом 2015-2017 рр.

Замовлення	Кількість, од		
	2015 р.	2016 р.	2017 р.*
Фактично виконані замовлення	250	268	246
Теоретично можливий обсяг виконання	300	300	300
Рівень виконання логістичного сервісу	83%	89%	82%

(Складено автором на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Даний показник свідчить про те, що для підприємства існують можливості для ще більшої активізації послуг.

Визначення показника транспортного потенціалу (ТП) дає можливість визначити обсяг транспортної активності, що може бути здійснений підприємством (транспортним підрозділом підприємства) при нормативному використанні транспортних активів за певний період, що визначається формулою (1.7).

Приймаємо за нормативну продуктивність транспортного засобу місячну норму. Для цього нам необхідно скористатися даними про транспортні активи підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»», що були наведені вище, а також даними про нормативну продуктивність транспортних засобів.

Норма продуктивності для транспортних засобів різного типу, що знаходяться в розпорядженні підприємства представлені в табл. 2.9.

Отже, для ПАТ «КВК «РАПІД»» транспортний потенціал буде становити:

$$ТП = (12 \cdot 1,8) + (33 \cdot 1,9) + (21 \cdot 1,6) + (9 \cdot 1,3) + (10 \cdot 1,9) + (10 \cdot 1,5) + (17 \cdot 1,4) + (9 \cdot 1,1) = 197,3$$
 – місячний транспортний потенціал автопарку підприємства.

Якщо нормативи продуктивності і автопарк залишаються незмінними, то на основі місячного потенціалу можемо виявити річний ТП:

$$ТП \text{ (річний)} = 197,3 \cdot 12 = 2367,6$$
 – річний обсяг транспортної активності.

Таблиця 2.9.

**Норматив продуктивність транспортних засобів ПАТ «КВК
«РАПІД»»**

Вид транспортного засобу	Кількість одиниць транспорту	Норма продуктивності,%*
Напівпричеми типу «юмбо» «МЕГА» з вантажною висотою від 0,80 м до 1 м;	13	1,8
Сідельні тягачі Євро-3, Євро-5	33	1,9
Напівпричеми типу «Скоба» з вантажною висотою 0,45 м - 0,55 м	21	1,6
Відкриті телескопу (розсувні) майданчики для перевезення вантажів довжиною до 40 м. і вагою до 110 тонн;	9	1,3
Автопоїзд вантажопідйомністю до 100 тонн	10	1,9
Автопоїзд вантажопідйомністю від до 180-ти тонн	10	1,5
Прицеп, що витягується на 50 м у довжину і має висоту 3,7 метри	17	1,4
Внутрішні автомобілі	9	1,1

* інформація надана планово-економічним відділом ПАТ «КВК «РАПІД»»

(Складено автором на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Результати розрахунків показали, що можливий обсяг транспортної активності за досліджуваний період (рік) може складати приблизно 2367,6 актів експлуатації транспортних активів, за умови їх нормативного використання.

Якщо порівняти показник транспортного потенціалу із реально здійснюваним обсягом транспортної експлуатації для виконання замовлень (в середньому 100 замовлень на місяць), то реально можливий ріст активності підприємства складає приблизно 30% на місяць. Але при збільшенні кількості виконаних замовлень слід підтримувати якість на належному рівні.

Крім того, якщо підприємство спеціалізується на міжнародних перевезеннях в європейському напрямку, то для нарощування вантажообороту підприємству необхідно враховувати конкуренцію, що представляють європейські компанії. Для цього менеджменту підприємства необхідно буде

визначити сильні та слабкі місця в їх транспортно-логістичному сервісі, усунути недоліки, якщо такі є, та розвинути переваги для підвищення ефективності послуг.

Для оцінки якості транспортно-експедиторського сервісу можна використати універсальний методичний підхід, що оснований на використанні GAP-моделі Зейтгамла або «моделі розходжень» (див. рис.1.2). Суть даної моделі полягає у визначенні стратегій і процесів, які фірма може використати для досягнення переваг у обслуговуванні клієнтів. Центральним елементом моделі є «споживче розходження», що полягає у неспівпадінні споживчих очікувань і сприйняття послуги.

Таким чином, за допомогою цієї моделі менеджмент компанії може визначити причини незадоволеності клієнтів якістю логістичного сервісу і прийняти відповідні заходи щодо усунення такого невдоволення. Розглянемо можливі розриви між відповідними процесами транспортно-логістичної системи. Таким чином, виділяємо п'ять «розходжень»:

1. Gap 1 – розходження (розрив) між очікуваннями якості транспортно-логістичного сервісу у споживача і сприйняттям цих очікувань логістичним менеджментом компанії;

2. Gap 2 – розходження між сприйняттям очікувань клієнтів логістичним менеджментом компанії і специфікаціями, що визначають якість транспортно-логістичного сервісу;

3. Gap 3 – розходження між стандартами специфікації якості обслуговування та фактичною «доставкою» логістичних послуг;

4. Gap 4 – розрив між якістю наданих послуг та зовнішньою інформацією про цю якість, зазвичай через маркетингові комунікації;

5. Gap 5 – розрив між сформованими очікуваннями споживачів відносно якості сервісу та фактично отриманим сервісом і відповідно його сприйняттям.

Практично застосування даної моделі проводиться наступним чином.

Для визначення розриву в якості послуг проводиться опитування клієнтів і менеджерів логістичного відділу підприємства. В розробленій анкеті було

вибрано такі критерії оцінки якості транспортно-логістичних послуг:

1. Сучасність – сучасні проектні рішення споруд, будівель та транспорту, інфраструктури, підйомно-транспортного і технологічного обладнання і т.д.
2. Доступність – зручність роботи клієнта з логістичними менеджерами ПАТ «КВК «РАПІД»».
3. Надійність – здатність менеджменту фірми доставляти обіцяне обслуговування вчасно, акуратно, в установлені строки; зберігати цілісними вантажі під час зберігання і вантажопереробки.
4. Комплексність – наявність широкого спектру супутніх послуг, що дозволить забезпечувати комплексу логістичну підтримку усіх параметрів і стадій вантажних перевезень.
5. Комунікабельність – бажання працювати з клієнтом у зручний для нього час, враховуючи його специфічні потреби.
6. Інформативність – надання клієнту всієї необхідної інформації для оцінки якості послуг.

Будемо проводити дослідження по спрощеній схемі, враховуючи розриви щодо безпосереднього рівня обслуговування, оціненого клієнтами і сприйняття менеджментом підприємства очікувань клієнтів. Для дослідження використовуємо спеціально розроблену нами анкету, що специфікує критерії сервісу в систему показників рівня якості транспортно-логістичних послуг (Додаток В).

Частиною анкетного опитування були 6 пунктів, що характеризують важливість кожного критерію. Клієнтам (13 осіб) і менеджерам (7 осіб) департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»» пропонувалось вказати бали, що характеризують важливість кожного з критеріїв, щоб у сумі вийшло 100 балів. Ця оцінка в подальшому використовувалася для визначення рангу кожного критерію.

Оцінка клієнтами рангу критеріїв представлена в табл. 2.10

Таблиця 2.10

Результати оцінки клієнтами рангу критеріїв

Критерій	Середній бал, %	Ранг критерію*	Частка (%) менеджерів, що виділили критерій як найбільш важливий
1. Сучасність	15	0,2	12
2. Надійність	20	0,2	14
3. Комплексність	16	0,25	27
4. Доступність	17,5	0,1	17
5. Комунікабельність	17,5	0,1	17
6. Інформативність	14	0,15	13
Всього	100	1	100

* ранг критерію надано департаментом обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»

(Складено та розраховано автором)

Найбільш важливим критерієм для клієнтів ПАТ «КВК «РАПІД»» виявся критерій надійності, тобто найбільшу увагу у своїй роботі підприємству потрібно приділяти акуратності перевезення вантажу, в установлені строки та забезпечення його цілісності протягом транспортування та зберігання. Найменш важливим виявився критерій інформативності. Це свідчить про те, що клієнтам компанії є не надто важливо мати повний спектр інформації про якість послуг, так як компанія є лідером на ринку України і має великий ступінь довіри. Також важливими для клієнтів є критерії доступності (зручності роботи клієнта та менеджера компанії) та комунікабельності (бажання працювати з клієнтом у зручний для нього час, враховуючи його специфічні потреби).

Найбільш важливим для менеджерів логістичного відділу підприємства, є критерій «комплексність», найменш важливим – «доступність». Такі критерії як доступність і комунікабельність, з точки зору менеджерів, практично не потрібні клієнтам (табл. 2.11). В свою чергу, з точки зору менеджерів 33% опитуваних заявили, що надійність для них – найбільш важливий критерій, а 20% назвали одним із найбільш важливих критеріїв – це сучасність.

Таблиця 2.11

**Результати опитування менеджерів відділу логістики ПАТ «КВК
«РАПІД»»**

Критерій	Середній бал, %	Ранг критерію*	Частка (%) менеджерів, що виділили критерій як найбільш важливий
1. Сучасність	20	0,2	20
2. Надійність	20	0,3	33
3. Комплексність	22	0,1	11
4. Доступність	10	0,2	12
5. Комунікабельність	11	0,1	12
6. Інформативність	17	0,1	12
Всього	100	1	100

* ранг критерію надано департаментом обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»

(Складено та розраховано автором)

Виходячи з результатів дослідження транспортно-логістичного сервісу виявилось наступне:

- 1) ПАТ «КВК «РАПІД»» надає логістичний сервіс високої якості та займає лідируючі позиції на ринку України;
- 2) підприємство володіє достатнім запасом транспортних та організаційних можливостей для нарощування обсягів вантажних перевезень;
- 3) пріоритетними критеріями вдосконалення транспортно-логістичного сервісу є комплексність послуг, доступність та надійність.

2.2. Аналіз процесів перевезень вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»

Розглянемо специфіку міжнародної діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» як підприємства, що спеціалізується на міжнародних перевезеннях вантажів. Міжнародні перевезення вантажів вимагають узгодження по всьому маршруту руху з відповідними зарубіжними дорожніми службами, вибирається маршрут з врахуванням всіх автодорожніх умов, у деяких країнах залежно від габаритів вантажу, що перевозиться, потрібний супровід автопоїздів машинами

супроводу (поліція, дорожні служби і т.д.).

Клієнтами ПАТ «КВК «РАПІД»» є вітчизняні підприємства металургійної, нафтохімічної, енергетичної та інших галузей, а також міжнародні компанії. Міжнародна діяльність компанії полягає у перевезенні вітчизняних об'єктів на експорт, доставці замовленого за кордоном устаткування в Україну, перевезенні обладнання для виробництва за кордоном і перевезенні вантажів між підрозділами компаній в різних країнах.

Проаналізуємо динаміку експорту та імпорту транспортних послуг підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»» (табл. 2.12), їх географічну та товарну структуру (рис. 2.3, 2.4)

Таблиця 2.12

Динаміка показників експорту та імпорту транспортних послуг підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр.

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +,-		Відносне відхилення, %	
	2015	2016	2017	2016/ 2015	2017/ 2016	2016/ 2015	2017/ 2016
Експорт транспортних послуг, тис грн.	46933,6	49163,9	75743,9	2230,3	26580	4,8	54,1
Імпорт транспортних послуг, тис грн.	19418,4	19136,5	25300,6	-281,9	6164,1	-1,5	32,2

(Складено автором на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

З даних таблиці 2.12 можна визначити, що на підприємстві протягом аналізованого періоду спостерігається активне зовнішньоторговельне сальдо, тобто експорт транспортних послуг перевищує імпорт транспортних послуг.

Експорт транспортних послуг протягом аналізованого періоду постійно зростає. Так, в 2017 р. експорт транспортних послуг зріс на 26580 тис грн. у порівнянні з 2016 р. Імпорт транспортних послуг також зріс на 6164,1 тис. грн. в 2017 р. у порівнянні з минулим роком.

Міжнародні транспортні послуги ПАТ «КВК «РАПІД»» здійснює у таких напрямках: Німеччина, США, Бельгія, Франція, Польща, Фінляндія, Білорусія, Італія, Нідерланди, Данія (рис. 2.3).

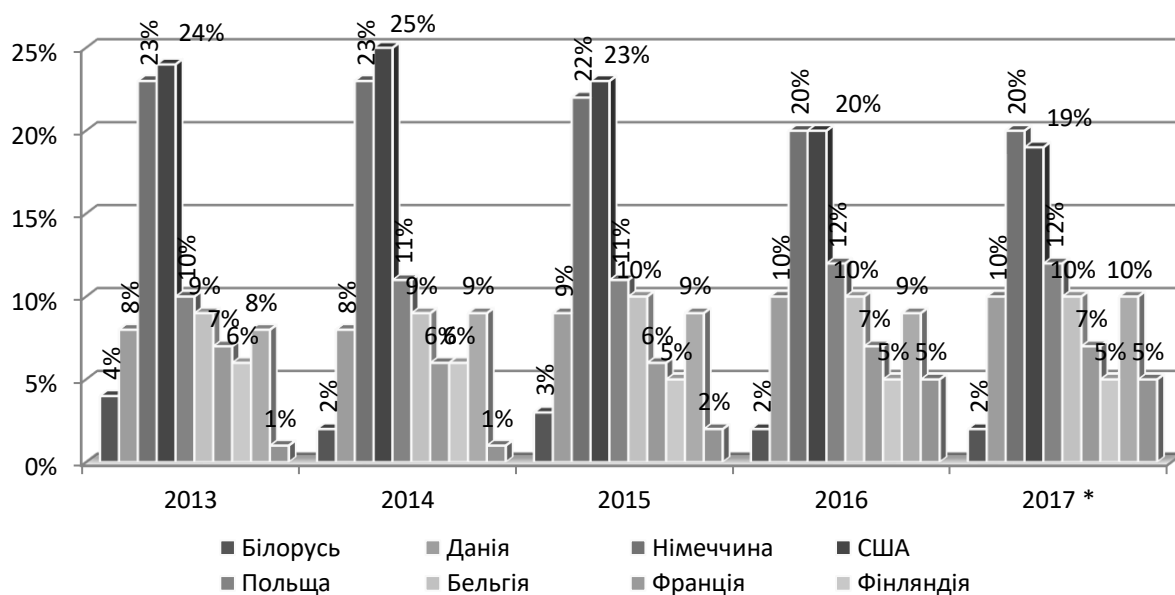


Рис. 2.3. Географічна структура експорту та імпорту міжнародних транспортних послуг, що надає ПАТ «КВК «РАПІД»» у 2013-2017 рр.

(Складено на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Як видно з рис. 2.3 найбільш активними напрямками міжнародних транспортних перевезень є Німеччина, США, Польща.

Товарна структура експорту міжнародних транспортних операцій ПАТ «КВК «РАПІД»» в 2017 році представлена на рис. 2.4.

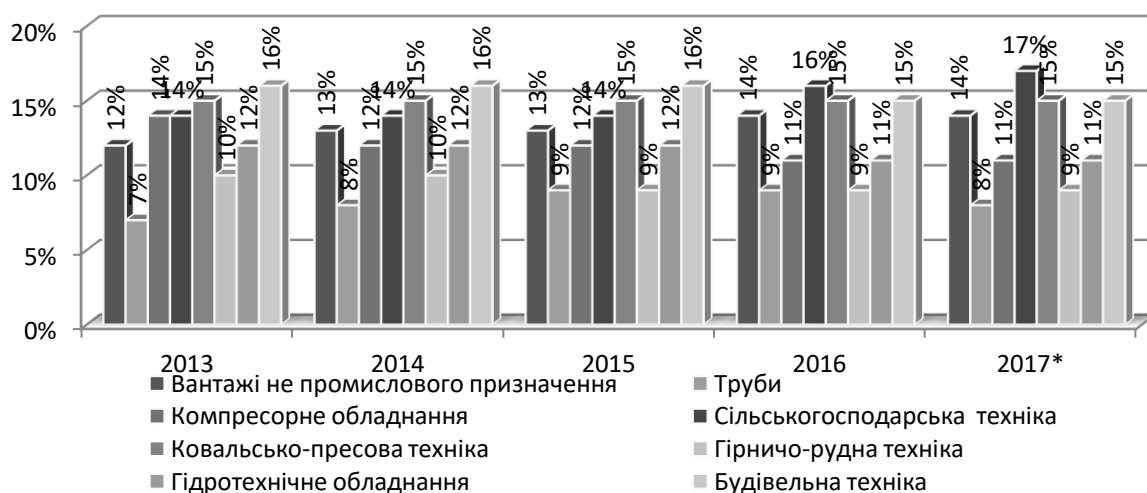


Рис. 2.4. Товарна структура експорту міжнародних транспортних послуг, що надає ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2013-2017 рр.,%

(Складено на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

З рис. 2.4 видно, що в 2017 році ПАТ «КВК «РАПІД»» надавала найбільше послуг з транспортування за кордон сільськогосподарської техніки – 17%, будівельної техніки -15% та гідротехнічного обладнання – 15%.

Товарна структура імпорту міжнародних транспортних послуг ПАТ «КВК «РАПІД»» в 2017 році представлена на рис. 2.5.

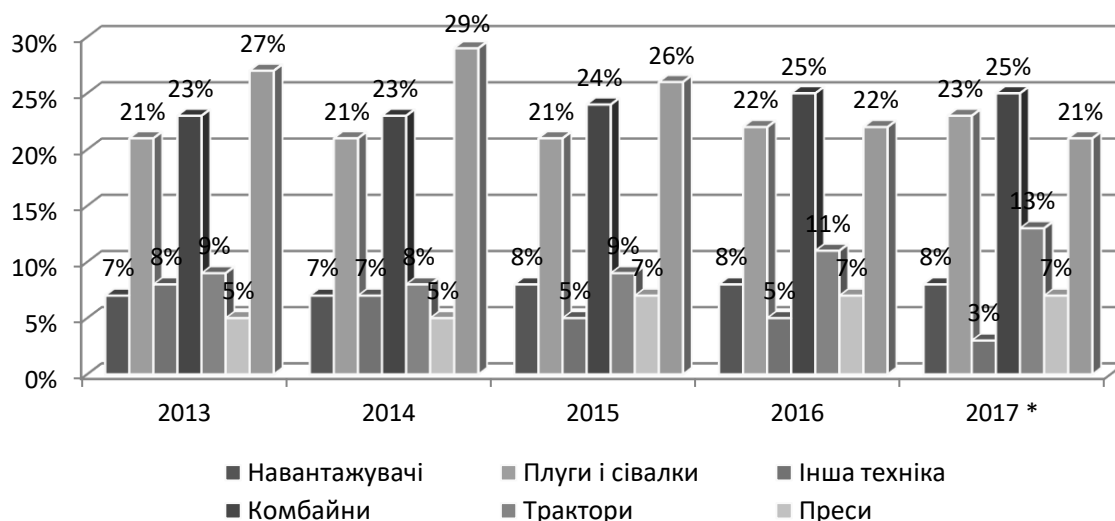


Рис. 2.5. Товарна структура імпорту міжнародних транспортних послуг, що надає ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2013-2017 рр.,%

(Складено на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

З рис. 2.5. видно, що протягом досліджуваного періоду ПАТ «КВК «РАПІД»» найбільше імпортувала такої техніки як: екскаватори, комбайни, плуги і сівалки. Це пов'язано з високою розвиненістю сільсько-господарської галузі в Україні.

Найбільш мобільними та розвинутим напрямком є Німеччина. В Німеччині ПАТ «КВК «РАПІД»» має свій філіал. Основні перевезення з Німеччини це – сільськогосподарська техніка (нова і б/у): комбайни, трактори, преси, екскаватори, навантажувачі, плуги сівалки, борони, обприскувачі, кормороздавачі тощо. Ще одним прикладом співпраці з Німеччиною є поставки труб від «Нікопольського південно-трубного заводу» до німецької компанії «Schünsen Rogunion», а також обслуговування експорту труб «Дніпропетровського трубного заводу» німецькій компанії «Projagschtalhandel».

Після Німеччини, найбільш активним напрямком міжнародних перевезень є Польща. Прикладами здійснення інших міжнародних перевезень підприємством негабаритних вантажів є наступні. Поставки компресорного обладнання для білоруських компаній ПрАТ «РЕМЕЗА» та ІП «Ремкомп», італійських компаній «Omi» і «Piano», німецької компанії «Condor». Також часто надходять замовлення на перевезення імпортованої сільськогосподарської техніки від польських заводів «JAR-MET», «AGROMET», РРНУ «BOMET», «Agromech», «AKPIL».

ПАТ «КВК «РАПІД»» здійснювало міжнародні перевезення також у азіатському напрямку. Так, у 2017 р. підприємство обслуговувало постачання будівельної техніки до Казахстану, зокрема, цистерн, прицепів-цистерн, комплектуючі до обладнання для розфасовки харчових продуктів, що експортувалася «Карлівським механічним заводом».

Підприємство також виконувало замовлення вітчизняних будівельних підприємств на доставку дорожньо-будівельної і спецтехніки для будівництва від китайських концернів XCMG і Hawtai. Здійснювалося також міжнародні перевезення будівельної техніки фірми ROTAIN із Франції.

Підприємство здійснювало міжнародні перевезення ковальсько-пресового, гірничо-рудного і гідротехнічного обладнання до Франції і Італії на замовлення ПрАТ «Новокраматорський машинобудівний завод». Іншими компаніями-замовниками міжнародних перевезень до Європи обладнання були: Харківський "Моноліт" (АСУ ТП), Харківський "Електроважмаш" (виробництво генераторів), Сумський завод "Насосенергомаш", Полтавський завод турбінних лопаток, «Харківський механічний завод», Краматорський "Енергомашспецсталь", Багліївський завод енергетичного обладнання (котельне обладнання), ПАТ «Одеський трубний завод»,

Крім різного роду промислового і будівельного обладнання здійснюється міжнародні перевезення приватних «габаритних речей», таких як яхти, наприклад. Такі замовлення виконуються, зазвичай, або для приватного використання яхт, або для виставок яхт і зборів яхт-клубів в Україні і за

кордоном. Іншим прикладом перевезень вантажів не промислового і не будівельного характеру є транспортування крупних музейних експонатів, пам'ятників, меморіалів тощо.

Проаналізуємо ефективність здійснення експорту та імпорту транспортних послуг підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»» за допомогою даних таблиці 2.13.

Таблиця 2.13

Динаміка показників ефективності експорту та імпорту транспортних послуг підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2015-2017 рр.

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +,-		Відносне відхилення, %	
	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2016	2016/2015	2017/2016
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Транспортні послуги щодо експорту, тис. грн.	46933,6	49163,9	75743,9	2230,3	26580	4,8	54,1
2. Сукупний дохід (виручка) від реалізації послуг, тис. грн.	66352	68300,4	101045	1948,4	32744,6	2,9	47,9
3. Питома вага експорту транспортних послуг в сумі доходу (виручки) від реалізації послуг, %	70,73	71,98	74,96	1,25	2,98	1,8	4,1
4. Транспортні послуги щодо імпорту, тис. грн.	19418,4	19136,5	25300,6	-281,9	6164,1	-1,5	32,2
5. Собівартість реалізованих послуг, тис. грн.	26325,8	27325,6	45325,6	999,8	18000	3,8	65,9
6. Питома вага імпорту транспортних послуг в структурі собівартості реалізованих послуг, %	29,27	28,02	25,04	-1,25	-2,98	-4,3	-10,6
7. Ефект експорту транспортних послуг	25429	33282,5	42579,1	7853,5	9296,6	30,9	27,9
8. Ефект імпорту транспортних послуг	6907,4	8189,1	20025	1281,7	11835,9	18,6	144,5
9. Ефективність експорту транспортних послуг	1,78	1,80	1,67	0,02	-0,13	1,1	-7,2
10. Ефективність імпорту транспортних послуг	0,74	0,70	0,56	-0,04	-0,14	-5,4	-20,0

(Складено автором на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Аналізуючи дані таблиці 2.13, перш за все слід зазначити, що на підприємстві протягом останніх трьох років спостерігається активне зовнішньоторговельне сальдо, тобто експорт транспортних послуг перевищує імпорт транспортних послуг.

Проаналізуємо, як цей факт відбивається на ефективності діяльності всього підприємства, питома вага експорту транспортних послуг в сумі доходу (виручки) від реалізації послуг становить в середньому за три роки 72,6%. Більше того, вона збільшується, хоча і повільними темпами. Це свідчить про тенденцію збільшення обсягів продажу транспортних послуг за кордон в порівнянні з обсягами продажу транспортних послуг в Україні, що в свою чергу сигналізує про більшу привабливість закордонних ринків і намагання підприємства залучити більше валютних ресурсів.

Згідно даних таблиці 2.13, питома вага імпорту транспортних послуг в структурі собівартості реалізованих послуг в середньому за три роки склала 27,4%. Цей показник свідчить про зростаючу тенденцію в орієнтації підприємства на імпорт транспортних послуг. Така політика дозволяє товариству розширити обсяги надання послуг, покращати асортимент послуг, знизити витрати.

Ефект експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду зростає та становить на кінець 2017 р. 42579,1 тис грн, що на 9296, 6 тис грн. більше за показник 2016 р.

Ефект імпорту транспортних послуг також протягом досліджуваного періоду зростає. Так, в 2016 р. він становив 8189,1 тис грн., а в 2017 р. він збільшився на 11835,9 тис грн і становив 20025 тис грн.

Як видно з розрахунків, ефективність експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду була більша за 1, що говорить про те, що реалізація послуг на зовнішньому ринку є вигіднішою для ПАТ «КВК «РАПІД»» порівняно з реалізацією всередині країни.

Далі проведемо аналіз перевезень вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»». Міжнародні вантажні перевезення є основним напрямком діяльності

підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»». За тривалий і змістовний досвід компанія має широку базу клієнтів і напрацьовані зв'язки, що разом із технічною і професійною базою створюють якісні транспортні послуги для зовнішньоекономічної діяльності клієнтів. ПАТ «КВК «РАПІД»» є транспортно-експедиційним підприємством, що вже сформувало свою специфіку логістичного сервісу і закріпило власні стандарти здійснення транспортно-логістичного обслуговування.

Для перевезення вантажів всіх видів продукції ПАТ «КВК «РАПІД»» використовує власні автомобілі і причепа (напівпричепа), що відповідають положенням Міжнародної Конвенції про дорожній рух та Європейській угоді в частині роботи екіпажів транспортних засобів, які обслуговують міжнародні автомобільні перевезення (ЕУТР), вимогам забезпечення безпеки руху. Кожний автомобіль, причеп (напівпричеп) зареєстрований в органах ДАІ і має свідоцтво про реєстрацію, а також розпізнавальний знак держави Україна.

ПАТ «КВК «РАПІД»» має спеціалізований рухомий склад: 33 сидельних тягачі з напівпричепами, з яких: 33 стандартних тентів 86 м³, вантажопідйомністю 20 т.; 10 рефрижераторів, вантажопідйомністю 20 т.

Для складних і негабаритних перевезень, окрім тралів, використовується спеціальна техніка: трубовози, лісовози, автокрани, авто вишки, автопогрузчики (вилочні і фронтальні), самоскиди, екскаватори, гідромолоти та інші техніка.

Як правило, велика частина вантажної техніки розрахована на перевезення вантажів довжиною до 13,6 м, шириною до 2,45 м, заввишки до 3,1 м, і вагою до 24 тонн. Вантажі, що перевищують дані розміри, є негабаритами.

Негабаритні вантажі – це крупно габаритні, довгомірні, великовагові вантажі, розміри яких разом з транспортним засобом перевищують параметри: 1) по висоті 4 метри; 2) по довжині 22 метри; 3) по ширині 2,6 метри; 4) по масі вантажу з транспортним засобом – більше 38 тонн.

Даний тип перевезень і є основним логістичним об'єктом послуг. Крім того слід відзначити, що крупно-габаритний вантаж – це вантаж, що будучи

подруженим у транспортний засіб, перевищує хоча б один із параметрів по граничним габаритам розмірів, вказаних в нормативних документах.

Рухомий склад підприємства наведено в наведено в табл. 2.14.

Таблиця 2.14

Рухомий склад ПАТ «КВК «РАПІД»»

Вид транспортного засобу	Норма токсичності	Витрати пального на 100 км, л.	Кількість одиниць транспорту
Напівпричепи типу «Юмбо» «МЕГА» з вантажною висотою від 0,80 м до 1 м;	Euro 4	27	13
Сідельні тягачі Євро-3, Євро-5	Euro 4	24	33
Напівпричепи типу «Скоба» з вантажною висотою 0,45 м - 0,55 м	Euro 3	19,3	21
Відкриті телескопу (розсувні) майданчики для перевезення вантажів довжиною до 40 м. і вагою до 110 тонн;	Euro 4	23	9
Автопоїзд вантажопідйомністю до 100 тонн	Euro 3	21,5	10
Автопоїзд вантажопідйомністю від до 180-ти тонн	Euro 3	30	10
Прицеп, що витягується на 50 м у довжину і має висоту 3,7 метри	Euro 3	27	17
Внутрішні автомобілі	Euro 3	23	9

(Складено автором на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Окремим напрямком негабаритних вантажоперевезень є перевезення великовагових вантажів, спецтехніки. Великоваговий вантаж – це вантаж, який, будучи подруженим у транспортний засіб, перевищує хоча б один із параметрів по дозволений максимальній масі рухомого складу, визначену в нормативних документах. Для такого вантажу використовуються низькорамні причепа-ваговоди вантажопідйомністю кілька десятків тон. Для перевезення негабаритних за довжиною вантажів використовують напівпричепи (низькорамні трали) з розсувною платформою. Для перевезення багатотонних вантажів та вантажів з нестандартними розмірами (висота, довжина, ширина) використовують сучасні модульні транспортні засоби вантажопідйомністю в сотні тон.

ПАТ «КВК «РАПІД»» є досвідченим підприємством із власним підходом до міжнародних транспортно-експедиційних послуг. На даний момент транспортне обслуговування на підприємства перетворилося на цілий комплекс повного експедирування вантажу і надання супутніх послуг. До них можемо віднести:

1. міжнародні перевезення консолідованих та збірних вантажів;
2. міжнародні перевезення комплексних об'єктів;
3. митне оформлення вантажів за кордоном;
4. оформлення спецдозволів по Європі та США;
5. супровід вантажів.

Процес міжнародного транспортно-логістичного обслуговування вантажних перевезень із всім пакетом супутніх послуг здійснюється за процедурою, що наведена у Додатку Д.

Висновки до розділу 2

ПАТ «КВК «РАПІД»» - одне з найбільших транспортних підприємств України. Перевага ПАТ «КВК «РАПІД»» в великому досвіді здійснення міжнародних перевезень, наявності найсучаснішого рухомого складу, укомплектованого автомобілями та напівпричепами провідних зарубіжних виробників і висококваліфікованим персоналом.

Будь-яке підприємство, в тому числі і ПАТ «КВК «РАПІД»», залежить від зовнішнього середовища. Фактори зовнішнього середовища можна розглядати як можливості та загрози для підприємства, їх позитивний чи негативний вплив на організацію буде залежати від ефективності управління та адаптивності підприємства.

Таким чином, провівши PEST – аналіз, можна зробити висновки, що є ряд факторів, які гостро впливають на міжнародну транспортну діяльність ПАТ «КВК «РАПІД»». До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні. Основними ризиками діяльності ПАТ «КВК

«РАПД» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу). Фактори, які позитивно впливають на діяльність ПАТ «КВК «РАПД»», це, в основному, залучення нових технологій, розширення асортименту послуг, мотивація трудової діяльності в товаристві.

ПАТ «КВК «РАПД»» сформувало позитивний чистий фінансовий результат в 2015 році, який склав 221 тис.грн. Сума чистого прибутку в 2016 році, становить 157 тис.грн. Це позитивне явище, яке свідчить про те, що підприємство діє ефективно і може генерувати прибуток для своїх інвесторів. На кінець досліджуваного періоду підприємство так само сформувало чистий прибуток, що підтверджує висновок про ефективну діяльність.

На підприємстві протягом аналізованого періоду спостерігається активне зовнішньоторговельне сальдо. Експорт транспортних послуг протягом аналізованого періоду постійно зростає. Так, в 2017 р. (попередні дані) експорт транспортних послуг зростає на 26580 тис грн. у порівнянні з 2016 р. Імпорт транспортних послуг також зростає на 6164,1 тис. грн. в 2017 р. (попередні дані) у порівнянні з минулим роком. Міжнародні транспортні послуги ПАТ «КВК «РАПД»» здійснює у таких напрямках: Німеччина, США, Бельгія, Франція, Польща, Фінляндія, Білорусія, Італія, Нідерланди, Данія. В 2017 році найбільше експорт транспортних послуг ПАТ «КВК «РАПД»» надає з транспортування сільськогосподарської техніки – 17%, будівельної техніки – 15% та гідротехнічного обладнання – 15%.

Ефект міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПД»» протягом 2015-2017 рр. зростає. Так, в 2015 році – 40801,9 тис.грн., в 2016 році – 41343,9 тис.грн., в 2017 році – 65404,5 тис.грн. Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПД»» в 2015 році – 6,1, в 2016 році – 5,9, в 2017 році – 10.

Ефект експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду зростає та становить на кінець 2017 р. 42579,1 тис грн, що на 9296, 6 тис грн. більше за показник 2016 р. Ефект імпорту транспортних послуг також протягом

досліджуваного періоду зростає. Так, в 2016 р. він становив 8189,1 тис грн., а в 2017 р. він збільшився на 11835,9 тис грн і становив 20025 тис грн. Ефективність експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду була більша за 1, що говорить про те, що реалізація послуг на зовнішньому ринку є вигіднішою для ПАТ «КВК «РАПІД»» порівняно з реалізацією всередині країни.

ПАТ «КВК «РАПІД»» є досвідченим підприємством із власним підходом до міжнародних транспортно-експедиційних послуг. На даний момент транспортне обслуговування на підприємства перетворилося на цілий комплекс повного експедирування вантажу і надання супутніх послуг. До них можемо віднести: міжнародні перевезення консолідованих та збірних вантажів; міжнародні перевезення комплексних об'єктів; митне оформлення вантажів за кордоном; оформлення спецдозволів по Європі та США; супровід вантажів.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНИХ СПОЛУЧЕННЯХ НА ПАТ «КВК «РАПІД»»

3.1. Загальні відомості проекту з удосконалення логістичної діяльності підприємства.

Основними напрямками удосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями на підприємстві ПАТ «КВК «РАПІД»» є зниження собівартості послуг підприємства за рахунок впровадження інноваційних технологій.

Для початку пропоную побудувати карту стратегічних груп конкурентів. Карта стратегічних груп конкурентів будується з метою виявлення організацій (підприємств), які є найближчими конкурентами досліджуваної організації, тобто входять в одну стратегічну групу, а також їх позицій, вона доповнює і конкретизує відомості про галузеву конкуренцію.

Для побудови карти стратегічних груп спочатку визначимо діапазон основних характеристик, що відрізняють компанії одну від одної - на наш погляд це ціна послуг та асортимент послуг. Проаналізуємо діапазон цін на послуги з автоперевезень ПАТ «КВК «РАПІД»» та його основних конкурентів (табл. 3.1.).

Таблиця 3.1

Аналіз цін на послуги з автоперевезень різних груп товарів ПАТ «КВК «РАПІД»» та його основних конкурентів

Підприємство	Ціни, грн./т			
	С/г техніка	Компресорне обладнання	Будівельна техніка	Гідротехнічне обладнання
1	2	3	4	5
ПАТ «КВК «РАПІД»»	Від 800-2000	300-800	200-500	80-900
ARITransExpedition	850-2700	400-1100	200-700	100-1000
DP Trans, Ltd	950-2500	300-900	250-1000	125-900
Eximp Ltd	900-2000	350-1100	280-1330	115-700
DB Schenker	1100-3100	400-1200	300-4000	200-2000

(Складено автором за даними ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Як видно з табл. 3.2, за цінами на послуги з автоперевезень різних груп товарів лідером є ПАТ «КВК «РАПІД»», на другому місці ARITransExpedition – ціни знаходяться майже на однаковому рівні з ПАТ «КВК «РАПІД»». Найдорожчий діапазон цін належить DB Schenker.

Проаналізуємо асортиментні групи ПАТ «КВК «РАПІД»» та його основних конкурентів (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Аналіз асортиментної групи ПАТ «КВК «РАПІД»» та його основних конкурентів

Підприємство	Асортиментні групи, кількість найменувань послуг			
	Перевезення генеральних вантажів	Перевезення комплектних вантажів	Перевезення шкідливих вантажів	Перевезення негабаритних вантажів
ПАТ «КВК «РАПІД»»	10	15	20	46
ARITransExpedition	15	18	18	38
DP Trans, Ltd	9	12	15	23
Eximp Ltd	7	10	18	28
DB Schenker	7	10	16	24

(Складено автором за даними ПАТ «КВК «РАПІД»»)

Як видно з табл. 3.3, за асортиментом послуг з автоперевезення лідером є ПАТ «КВК «РАПІД»», на другому місці ARITransExpedition, асортимент DP Trans, Ltd та Eximp Ltd знаходиться майже на однаковому рівні.

Отже, визначивши коло основних гравців на ринку міжнародних транспортних перевезень в Україні, порівнявши їх ціни на послуги автоперевезень та проаналізувавши асортимент послуг даних підприємств, представимо їх на карті стратегічних груп (рис. 2.3).

Згідно карти стратегічних груп, найбільшими конкурентами ПАТ «КВК «РАПІД»» є такі транспортні компанії як ARITransExpedition та DP Trans, Ltd.

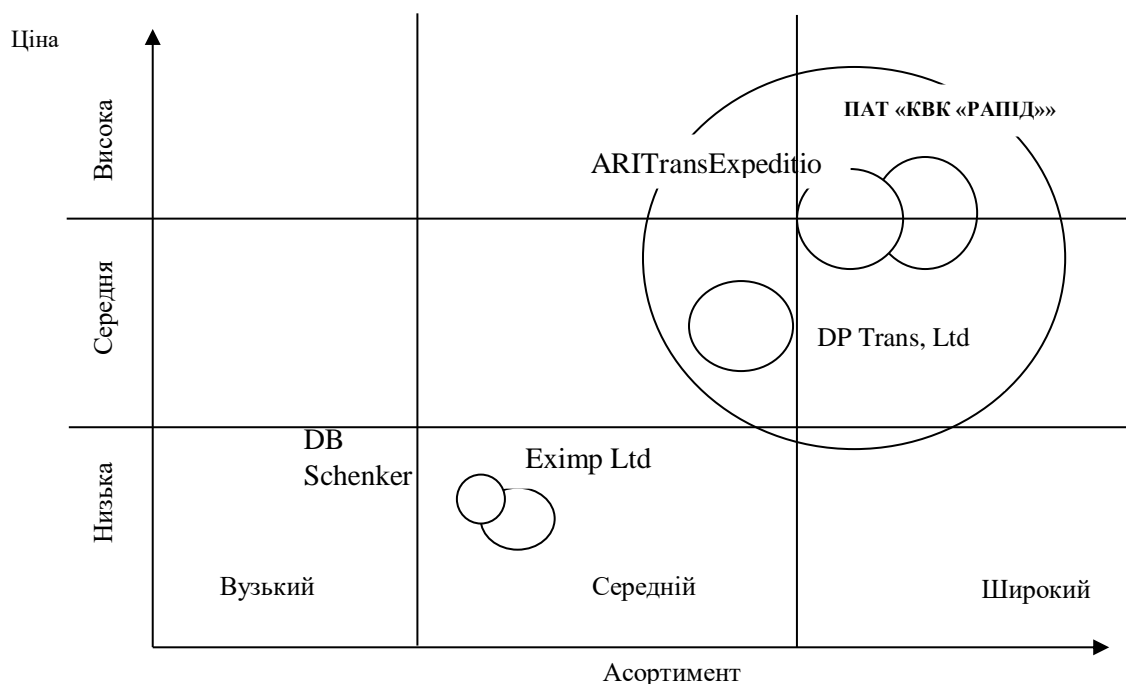


Рис. 3.1. Карта стратегічних груп конкурентів

(Складено автором на основі [26])

Отже, ситуація на ринку міжнародних транспортних перевезень є дуже сприйнятливою для ПАТ «КВК «РАПД»». Великий потенціал щодо збільшення реалізації послуг, висока якість та помірна ціна розкривають додаткові можливості пошуку споживачів на міжнародному ринку транспортних перевезень.

З урахуванням активного зростання цін, для багатьох власників бізнесу зменшення витрат палива стає все більш актуальним питанням, тому пропонується для зменшення витрат та собівартості послуг з міжнародних транспортних перевезень, а також для підвищення їх рівня конкурентоспроможності, здійснити впровадження на ПАТ «КВК «РАПД»» високотехнологічних рішень, спрямованих на зменшення фінансових витрат підприємства.

Система контролю витрат палива - один з найпростіших способів почати контролювати фактичне використання палива. Залежно від потужності двигуна, типу паливної системи (ТНВД, Common Rail), і схеми установки контролю палива (пряма або диференційна) обираються необхідні витратоміри.

Можливі варіанти здійснення контролю витрат палива:

1. Встановлення датчика витрат палива в паливну систему.
2. Встановлення системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами.
3. Встановлення системи GPS моніторингу з використанням датчика рівня палива.
4. Встановлення системи GPS моніторингу з використанням датчика рівня палива і датчика витрат палива одночасно.
5. Встановлення системи GPS контролю з підключенням CAN шини.

1. Контроль палива за допомогою датчиків витрат палива (ДВП).

Пряма схема. Точність вимірювань близько 98-99%, дешевша вартість впровадження, потребує зміни схеми скидання зворотки системи. Найліпший варіант для паливних систем з ТНДВ. Вартість комплекту обладнання та встановлення на один транспортний засіб (наприклад, трактор Т-150, МТЗ-80) від 3850,00 грн.

Переваги та недоліки: Невелика вартість впровадження для фактичного контролю витрат палива. Висока точність вимірювання витрат палива. Потребує регулярного сервісного обслуговування по заміні фільтра та очищенню витратоміра.

Диференційна схема. Не вимагає додаткового втручання в паливну систему, ліпше встановлювати на Common Rail, дорожча вартість впровадження за рахунок контролю подачі і зворотки палива. Точність вимірювань близько 96-98%. Дана схема може встановлюватися тільки з системою GPS моніторингу. Вартість комплекту обладнання з установкою від 8530 грн.

Переваги та недоліки. Не потребує зміни схеми паливної системи для фактичного контролю витрат палива. Конструкція системи не дозволяє домогтися точності вище 97-98%. Можливі випадки підключення «трійників», продування повітрям витратоміра та інше. Потребує більш ретельного контролю стану фільтрів, регулярної заміни та чищення витратомірів.

2. Встановлення системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами. Найліпший варіант контролю витрат палива вантажних автомобілів, бортових, самоскидних і магістральних тягачів. Даний варіант у своїй більшості використовується на автомобілях з бензиновими двигунами, тому що встановлення датчика рівня палива або недоцільно дорого, або технічно неможлива. GPS трекер з високою точністю вимірює пробіг автомобіля, система GPS стеження контролює за заданою нормою. У разі необхідності GPS система дозволяє застосовувати більш складну форму розрахунку норми з використанням ваги вантажу, наявності та ваги причепа, відсоткової надбавки.

3. Встановлення системи GPS моніторингу з використанням датчика рівня палива. Система контролю витрат палива передбачає установку автомобільного GPS / GSM терміналу, датчика рівня палива в бак, якщо баків кілька, то в кожен окремо. Датчик вимірює рівень палива в баку, передає значення в GPS термінал, термінал «запам'ятовує» своє місце розташування і передає на сервер інформацію за рівнем палива в баку і розташуванню. Сервер зберігає всю прийняту інформацію в базі даних і дозволяє відобразити на комп'ютері витрати палива на 100 км, за 1 годину, за вказаний проміжок часу або в будь-якій точці і будь-який час.

Переваги та недоліки. Не залежить від типу паливної системи, не потребує додаткового обслуговування, дозволяє контролювати заправки та зливи з бака. Контроль поточного залишку палива в баку. Невелика похибка від 1-4% (залежить від виробника датчика). Дозволяє підключати додаткові датчики. Не рекомендується встановлювати на баки, які не мають вільного місця в центрі.

4. Встановлення системи GPS моніторингу з використанням датчика рівня палива і датчиками витрат палива одночасно. Найкращий варіант з контролю витрат палива. Він дозволяє звести похибку до мінімуму і контролювати паливо в двох точках - на виході з бака і на вході в паливну систему. Цей варіант дозволяє легко виявляти крадіжки солярки навіть, коли

відбувається врізка в паливну систему. Система моніторингу складається з GPS терміналу, датчика рівня палива і датчика витрати палива.

Переваги та недоліки. Висока точність вимірів. Висока вартість впровадження системи.

5. Встановлення системи GPS контролю з підключенням CAN шини.

Додатково можна підключати і інші датчики, які дозволяють підвищити контроль і дисципліну на підприємстві (система ідентифікації водія / причепа, тривожна кнопка, контроль відкриття люків / дверей, тиску масла, температура двигуна та інших параметрів залежно від потреби Замовника).

Отже, для вдосконалення системи управління міжнародними транспортно-експедиторськими операціями ПАТ «КВК «РАПІД»», пропонується запровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T (виробництво ТОВ "Омнікомм Технології") (рис.3.2), що є ефективним засобом зниження собівартості послуг, а отже і зниження цін на послуги підприємств.

Даний варіант обладнання у своїй більшості використовується на автомобілях з бензиновими двигунами, тому що встановлення датчика рівня палива або недоцільно дорого, або технічно неможлива.



Рис. 3.2. Система GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – система FMS-T

Джерело: офіційний сайт ТОВ «Єврозв'язок» [34]

GPS трекер з високою точністю вимірює пробіг автомобіля, система GPS стеження контролює за заданою нормою. У разі необхідності GPS система дозволяє застосовувати більш складну форму розрахунку норми з використанням ваги вантажу, наявності та ваги причепа, відсоткової надбавки.

Характеристика пропонованого обладнання представлена в табл. 3.4.

Особливості системи FMS-T [34]:

- Висока точність контролю витрати палива досягається безперервним вимірюванням кількості палива безпосередньо в баку і записом усередненого значення кожні 2 хв.;
- Працює в діапазоні температур від -45 градусів до +85 градусів; володіє високою захищеністю по електричних ланцюгах; стійкі до ударів, трясіння;

Таблиця 3.4.

Інформація про обладнання FMS-T

Назва	Опис
FMS-T	Система контролю за паливом, комп'ютер, що встановлюється в автомобіль і регулює оптимальну потужність двигуна.
Постачальник	ТОВ "Єврозв'язок", 50012, м. Київ, Московський проспект, 20
Вартість за одиницю	Від 3680 до 5600 грн.
Вартість програмного забезпечення для управління логістичними витратами	3120 грн.

Джерело: офіційний сайт ТОВ «Єврозв'язок» [64]

- Об'єм пам'яті - 2 місяці руху машини; FMS-T фіксує час включення/виключення, що виявляє її умисне відключення; передбачено самотестування приладу, що дозволяє виявити "махінації" з паливним датчиком і електричними ланцюгами;
- FMS-T встановлюється без порушення цілісності паливної системи машини; Програма системи FMS-T автоматично створює звідний звіт витрати палива за рейс і журнал заправок/зливів при поверненні машини в парк з графічним відображенням витрати палива і тахографічних даних[64].

Принцип функціонування системи FMS-T.

На кожен автомобіль встановлюється GPS термінал. Термінал вираховує по сигналам GPS супутників свої координати, швидкість руху, висоту над рівнем моря та напрям руху. Крім того, термінал може отримувати інформацію від різних систем та датчиків автомобіля. Це можуть бути данні про стан запалення, рівня палива в баках, активна чи ні система різноманітних спец механізмів, таке інше

Всю отриману інформацію GPS термінал передає на телематичний сервер за допомогою GPRS каналів операторів мобільного зв'язку. В тому випадку, якщо GPRS зв'язок тимчасово відсутній, термінал зберігає всю інформацію у власній пам'яті і передає її на сервер після відновлення GPRS з'єднання[34].

На сервері реєструється обліковий запис підприємства і створюються користувачі, яким дозволяється проводити моніторинг та диспетчеризацію рухомого складу. Кожний користувач має свій логін та пароль доступу в систему. При потребі користувачам можна призначити права тільки на ті транспортні засоби, які їм належить контролювати за їх функціональними обов'язками.

Телематичний сервер працює цілодобово і користувач має можливість користуватися системою моніторингу на будь-якому комп'ютері, що має доступ до мережі Інтернет.

Користувач може спостерігати автомобілі (їх місцезнаходження, швидкість, напрямок, рівень палива) в режимі реального часу, а також переглядати історію руху і стан автомобіля в будь-якій точці на пройденому шляху. Можна переглянути шлях автомобіля на мапі та отримати його довжину в кілометрах, бачити місця стоянок, відстань між стоянками, час стоянок, місця перевищення встановленого ліміту швидкості, кількість палива в баках, питоме споживання палива на 100 км та інше. Можна отримувати різні види звітів та переглядати інформацію на графіках.

Загальна схема функціонування системи FMS-T представлена на рис. 3.3.

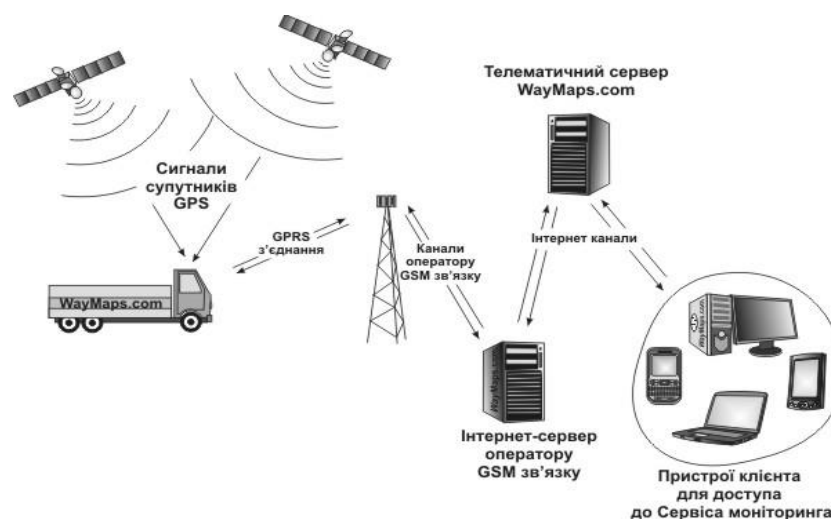


Рис.3.3. Загальна схема функціонування системи FMS-T

Джерело: офіційний сайт ТОВ «Єврозв'язок» [34]

Цілі, що досягаються при встановленні системи FMS-T [34]:

- Контроль водіїв. Основні функції системи gps моніторингу транспорту і головним доказом на користь її впровадження на підприємствах є контроль водіїв. Для власників транспорту контроль водіїв - це найважливіший фактор при веденні кадрової політики, який забезпечує запобігання приписок і аналогічних явищ, що тягнуть за собою економічні втрати. Завдяки контролю над водіями, який забезпечує система gps моніторингу транспорту «FMS-T», підвищується рівень їх дисципліни, оскільки відбувається жорсткий облік пробігу та контроль витрат палива, і будь-які махінації з ними стають неможливі.
- Економія грошових коштів. Запобігання приписок водія з пробігу і палива, запобігає перевищення швидкісного режиму (що дозволяє скоротити витрати палива і збільшити ресурси автомобіля), запобігають «ліві рейсам», що виконуються за рахунок підприємства.
- Можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики.
- Отримання статистичних даних для звітності та ефективного планування.

- Підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу[34].

Отже, для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями керівництву ПАТ «КВК «РАПІД»» пропонується впровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що надасть можливість контролювати водіїв, економити грошові кошти, можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики, підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

3.2. Оцінка ефективності запропонованого проекту з удосконалення логістичною діяльності підприємства

Проведемо економічне обґрунтування запропонованого проекту підвищення рівня ефективності міжнародних транспортних операцій ПАТ «КВК «РАПІД»». Визначимо необхідний обсяг інвестицій для впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T. Вартість витрат на впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T наведено в табл. 3.5.

Таблиця 3.5.

Вартість початкових витрат на впровадження системи FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»»

Стаття витрат	Сума витрат за одиницю обладнання, тис грн.	Всього витрат, тис грн
Устаткування для легкових автомобілів	3,68	33,12 (3,68*9 автомобілів)
Устаткування для вантажних автомобілів	4,56	515,28 (4,56*113 автомобілів)
Датчики рівня палива із встановленням	3,12	380,64 (3,12*122 автомобілів)
Вартість програмного забезпечення для управління логістичними витратами	6,87	6,87
Всього	18,23	935,91

Джерело: розраховано автором на основі інформації [64]

Отже, згідно табл. 3.5, вартість початкових витрат на впровадження системи FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»» становитиме 935,91 тис.грн.

Вартість поточних витрат на впровадження системи FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»» наведена в табл. 3.6.

Відповідальність за впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T пропонується покласти на керівника ремонтно-технічної служби.

Таблиця 3.6.

**Вартість поточних витрат на впровадження системи FMS-T на
ПАТ «КВК «РАПІД»»**

Стаття витрат	Сума витрат, тис грн.
Витрати на щомісячне обслуговування в рік	4,3
Витрати на щомісячне обслуговування в рік з контролем палива	4,0
Витрати на додатку заробітну плату керівника ремонтно-технічної служби, що буде відповідати за впровадження запропонованої системи	1,4
Всього	9,7

Джерело: розраховано автором на основі інформації [64]

Отже, згідно табл. 3.6, вартість поточних витрат на впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T становитиме 9,7 тис грн. Загальні витрати на впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T становитимуть $(935,91+9,7)$ 945,1 тис грн.

Проведемо аналіз економічної доцільності впровадження запропонованого проекту. Аналіз сценаріїв розвитку проекту дозволяє оцінити ефект на проект можливої одночасної зміни декількох змінних через ймовірність кожного сценарію: оптимістичного, реалістичного, песимістичного (табл. 3.7.).

Таблиця 3.7.

Розрахунок ефекту від впровадження системи FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»» *

Показник	Проект впровадження системи FMS-T		
	Оптимістичний прогноз	Реалістичний прогноз	Песимістичний прогноз
1	2	3	4
Зміна чистого доходу (виручки) від реалізації послуг, %	1,7	0,85	0,43
Абсолютне значення чистого доходу (виручки) від реалізації послуг, тис. грн.	$146826 * 0,017 = 2496,04$	$146826 * 0,0085 = 1248,02$	$146826 * 0,0043 = 631,35$

*згідно з прогнозом планово-економічного відділу ПАТ «КВК «РАПІД»»

Джерело: розраховано за даними фінансової звітності ПАТ «КВК «РАПІД»»

Як видно з таблиці 3.7., загальногосподарським ефектом від впровадження системи FMS-T для ПАТ «КВК «РАПІД»» за песимістичним сценарієм планово-економічного відділу підприємства є збільшення прогнозного чистого доходу (виручки) від реалізації послуг на 0,43 %, або 631,35 тис грн., за реалістичним сценарієм – на 0,85%, чи 1248,02 тис грн.; за оптимістичним сценарієм – на 1,7%, чи 2496,04 тис. грн.

Фінансові результати проекту за різних сценаріїв реалізації наведено в табл. 3.8.

Таблиця 3.8

Фінансові результати проекту впровадження системи FMS-T за різних сценаріїв реалізації, тис. грн.

Показник	Проект впровадження системи FMS-T		
	Оптимістичний прогноз	Реалістичний прогноз	Песимістичний прогноз
1	2	3	4
1.Чистий дохід від реалізації послуг, тис.грн	2496,04	1248,02	631,35
2.Собівартість наданих послуг, тис.грн	935,91	935,91	935,91
3.Валовий прибуток, тис.грн	1560,13	312,11	-304,56
4.Операційні витрати, тис.грн	9,70	9,70	9,70
5.Прибуток від реалізації наданих послуг, тис.грн	1550,43	302,41	-314,26

Продовження таблиці 3.8

1	2	3	4
6.Податок на прибуток підприємства (18 %), тис. грн. (р.5*0,18)	279,08	54,43	-56,57
7.Чистий прибуток, тис. грн.	1271,35	247,98	-257,69
8.Рентабельність реалізації,%	50,9	19,9	-

Джерело: розраховано за даними фінансової звітності ПАТ «КВК «РАПІД»»

Отже, згідно табл. 3.8, чистий прибуток, що залишається в розпорядженні підприємства становитиме:

- 1) 1271,35 тис грн. (50,9% чистого доходу) за оптимістичним сценарієм;
- 2) 247,98 тис. грн. (19,9% чистого доходу) за реалістичним сценарієм;
- 3) -257,69 тис. грн. за песимістичним сценарієм.

Отже, на підставі аналізу результативності запропонованого проекту впровадження системи FMS-T можна зробити висновок, що даний проект є прибутковим у перший рік реалізації тільки при оптимістичному та реалістичному сценаріях розвитку.

Оцінка ефективності інвестицій є найвідповідальнішим етапом у процесі прийняття інвестиційних рішень. Від того наскільки об'єктивно й докладно проведена ця оцінка, залежать терміни повернення вкладеного капіталу й темпи розвитку підприємства. При проведенні розрахунку ефективності запропонованого напрямку щодо підвищення рівня ефективності міжнародних транспортно-експедиторських операцій ПАТ «КВК «РАПІД»» представляється доцільним використовувати класичну систему показників оцінки ефективності реальних інвестицій: чистий приведений дохід (NPV); індекс прибутковості (ARR); період окупності інвестицій (PP); індекс рентабельності (PI); внутрішня ставка прибутковості (IRR).

Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ПАТ «КВК «РАПІД»» за оптимістичним сценарієм наведена в табл. 3.9

Таблиця 3.9

**Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ПАТ
«КВК «РАПІД»» за оптимістичним сценарієм**

Параметр	2018	2019	2020	2021	2022	Разом
1	2	3	4	5	6	7
1. Чистий дохід від реалізації послуг, тис.грн *	2496,04	2538,47	2581,63	2625,52	2670,15	12911,81
2. Собівартість наданих послуг, тис.грн	935,91	0,00	0,00	0,00	0,00	935,91
3. Валовий прибуток, тис.грн	1560,13	2538,47	2581,63	2625,52	2670,15	11975,90
4. Адміністративні і збутові витрати, тис.грн	9,70	9,86	36,22	40,97	62,58	159,33
5. Прибуток від реалізації наданих послуг, тис.грн	1550,43	2528,61	2545,41	2584,55	2607,57	11816,57
6. Податок на прибуток підприємства (18 %), тис.грн.	279,08	455,15	458,17	465,22	469,36	2126,98
7. Чистий прибуток, тис.грн. (див.табл.3.5)	1271,35	2073,46	2087,23	2119,33	2138,21	9689,59
8. Амортизація, тис.грн	187,18	187,18	187,18	187,18	187,18	935,91
9. Грошовий потік по проекту, тис.грн (р.7+р.8)	1458,54	2260,64	2274,42	2306,51	2325,39	10625,50
10. Сукупні інвестиційні витрати, тис.грн (р.2+р.4)	945,61					945,61
11. Коефіцієнт дисконтування при ставці дисконту d = 25%	0,80	0,64	0,51	0,41	0,33	2,69
12. Дисконтовані грошові потоки, тис.грн (р.9*р.11)	1166,83	1446,81	1164,50	944,75	761,98	5484,87
13. Дисконтовані інвестиції тис.грн	945,61					

* кожен рік чистий дохід від реалізації продукції зростатиме на 1,7%

Джерело: розраховано за даними фінансової звітності ПАТ «КВК «РАПІД»»

Згідно даних з таблиці 3.9, чистий дохід (виручка) від реалізації послуг ПАТ «КВК «РАПІД»» після системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T за оптимістичним сценарієм за перші 5 років зросте на 12911,81 тис грн.

Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ПАТ «КВК «РАПІД»» за реалістичним сценарієм наведена в табл. 3.10.

Таблиця 3.10

**Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ПАТ
«КВК «РАПІД»» за реалістичним сценарієм**

Параметр	2018	2019	2020	2021	2022	Разом
1	2	3	4	5	6	7
1. Чистий дохід від реалізації послуг, тис.грн *	1248,02	1258,63	1269,33	1280,12	1291,00	6347,09
2. Собівартість наданих послуг, тис.грн	935,91	0,00	0,00	0,00	0,00	935,91
3. Валовий прибуток, тис.грн	312,11	1258,63	1269,33	1280,12	1291,00	5411,18
4. Адміністративні і збутові витрати, тис.грн	9,70	9,78	12,35	12,82	14,92	59,57
5. Прибуток від реалізації наданих послуг, тис.грн	302,41	1248,85	1256,97	1267,30	1276,07	5351,61
6. Податок на прибуток підприємства (18 %), тис.грн.	54,43	224,79	226,26	228,11	229,69	963,29
7. Чистий прибуток, тис.грн. (див.табл.3.5)	247,98	1024,05	1030,72	1039,19	1046,38	4388,32
8. Амортизація, тис.грн	187,18	187,18	187,18	187,18	187,18	935,91
9. Грошовий потік по проекту, тис.грн (р.7+р.8)	435,16	1211,24	1217,90	1226,37	1233,56	5324,23
10. Сукупні інвестиційні витрати, тис.грн (р.2+р.4)	945,61					945,61
11. Коефіцієнт дисконтування при ставці дисконту $d = 25\%$	0,80	0,64	0,51	0,41	0,33	2,69
12. Дисконтовані грошові потоки, тис.грн (р.9*р.11)	348,13	775,19	623,57	502,32	404,21	2653,42
13. Дисконтовані інвестиції тис.грн	945,61					

* кожен рік чистий дохід від реалізації продукції зростатиме на 0,85%

Джерело: розраховано за даними фінансової звітності ПАТ «КВК «РАПІД»»

Згідно даних з таблиці 3.10, чистий дохід (виручка) від реалізації послуг ПАТ «КВК «РАПІД»» після системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T за реалістичним сценарієм за перші 5 років зросте на 6347,09 тис грн.

Далі розглянемо схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ПАТ «КВК «РАПІД»» за песимістичним сценарієм (табл.3.11).

Таблиця 3.11

Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ПАТ «КВК «РАПІД»» за песимістичним сценарієм

Параметр	2018	2019	2020	2021	2022	Разом
1. Чистий дохід від реалізації послуг, тис.грн *	631,35	634,07	636,79	639,53	642,28	3184,02
2. Собівартість наданих послуг, тис.грн	935,91	0,00	0,00	0,00	0,00	935,91
3. Валовий прибуток, тис.грн	-304,56	634,07	636,79	639,53	642,28	2248,11
4. Адміністративні і збутові витрати, тис.грн	9,70	9,74	8,39	8,15	7,04	43,02
5. Прибуток від реалізації наданих послуг, тис.грн	-314,26	624,32	628,40	631,38	635,24	2205,10
6. Податок на прибуток підприємства (18 %), тис.грн.	-56,57	112,38	113,11	113,65	114,34	396,92
7. Чистий прибуток, тис.грн. (див.табл.3.5)	-257,69	511,95	515,29	517,73	520,90	1808,18
8. Амортизація, тис.грн	187,18	187,18	187,18	187,18	187,18	935,91
9. Грошовий потік по проекту, тис.грн (р.7+р.8)	-70,51	699,13	702,47	704,92	708,08	2744,09
10. Сукупні інвестиційні витрати, тис.грн (р.2+р.4)	945,61					945,61
11. Коефіцієнт дисконтування при ставці дисконту $d = 25\%$	0,80	0,64	0,51	0,41	0,33	2,69
12. Дисконтовані грошові потоки, тис.грн (р.9*р.11)	-56,41	447,44	359,67	288,73	232,02	1271,46
13. Дисконтовані інвестиції тис.грн	945,61					

* кожен рік чистий дохід від реалізації продукції зростатиме на 0,43%

Джерело: розраховано за даними фінансової звітності ПАТ «КВК «РАПІД»»

Згідно даних з таблиці 3.11, чистий дохід (виручка) від реалізації послуг ПАТ «КВК «РАПІД»» після системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T за песимістичним сценарієм за перші 5 років

зросте на 3184,02 тис грн.

Щоб оцінити ефективність та доцільність реалізації запропонованого проекту, необхідно провести порівняння показників його інвестиційної привабливості (табл. 3.12.).

Таблиця 3.12

Показники інвестиційної привабливості впровадження системи FMS-T для ПАТ «КВК «РАПІД» за різними сценаріями реалізації

Показники	Формула розрахунку	Прогноз		
		оптимістичний	реалістичний	песимістичний
Чиста теперішня вартість проекту (NPVt)	$NPV = \text{ЧГП} - \text{ІВ}$, де ЧГП - сума чистого грошового потоку за весь період експлуатації проекту; ІВ - сума інвестиційних витрат на реалізацію інвестиційного проекту	4539,26	1707,81	325,85
Індекс прибутковості (PI)	$PI = \frac{\text{ЧГП}}{\text{ІВ}}$	5,80	2,81	1,34
Термін окупності інвестицій (РВР), років	$PP = \frac{\text{ІВ}}{\overline{\text{ЧГП}}}$, де $\overline{\text{ЧГП}}$ - середньорічна сума чистого грошового потоку за період експлуатації проекту	0,86	1,78	3,72
Внутрішня норма рентабельності (IRR), %	$IRR = \sqrt[n]{\frac{\text{ЧГП}}{\text{ІВ}}} - 1$	118,96	34,36	-8,63

Джерело: складено та розраховано на підстав фінансової звітності ПАТ «КВК «РАПІД»»

Отже, на підставі аналізу показників інвестиційної привабливості проекту можна зробити висновок, що запропонований проект впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T для ПАТ «КВК «РАПІД»» є ефективним та доцільним для реалізації.

3.3. Пропозиції та рекомендації з реалізації запропонованого проекту

Розглянемо економічні вигоди та ефективність реалізації запропонованого проекту для ПАТ «КВК «РАПІД»» при використанні системи контролю палива FMS-T.

1. Економія по пальному на підприємстві ПАТ «КВК «РАПІД»».

Формується за рахунок різниці між «фактичними» показниками спідометра автомобіля та реальними показниками пробігу, прорахованих системою GPS моніторингу FMS-T[64]:

- Постійний контроль реального пробігу транспорту унеможливорює додаткові витрати на пальне, так як часто у «хитрих» водіїв виникає бажання «вплинути» на показники спідометра;
- Ліквідація розбіжностей між фактичними та нормативними технічними характеристиками автотранспорту: некоректно відтарований спідометр або зношені колеса, внаслідок чого відстань, яку проїхав автомобіль по показниках спідометра, може відрізнятися від реальних показників, зафіксованих системою FMS-T.

Також у транспортний засіб монтується датчик пального RCS. На основі даних GPS трекера та датчиків пального система моніторингу транспорту FMS-T надає інформацію про час, місце, об'єм заправок і зливів палива, витрати палива під час руху.

За допомогою контролю рівня пального можна легко дізнатися, де водії купують «липові» чеки або отримують готівку з паливних карток. Іншими словами, контроль витрат пального застосовується у випадках, коли потрібно точно дізнатися споживання палива двигуном, а контроль рівня пального використовується для виявлення і припинення зловживань. Ці датчики встановлюються в паливний бак і жодним чином не пов'язані з паливною системою та не впливають на її роботу.

2. Економія на амортизаційних витратах автопарку підприємства.

Досягається завдяки грамотному та злагодженому управлінню роботи водіїв. Система GPS моніторингу транспорту FMS-T розробляє оптимальні маршрути і шляхові завдання, здійснює аналіз маршрутів за тривалий період часу, порівнює планові і фактичні маршрути, здійснює оперативне управління шляховими листами в режимі реального часу[64].

Ефективна транспортна логістика дозволить оптимізувати вантажні перевезення, мінімізувати затримки при доставці вантажів, уникнути пов'язаних із цим фінансових втрат та втрат клієнтів.

3. Економія, що досягається за рахунок правильного транспортування продукції ПАТ «КВК «РАПІД»».

Забезпечується завдяки моніторингу швидкості руху, дотриманню водіями заданих маршрутів та використанню відповідних давачів:

- давачі відкриття дверей вантажних відсіків автомобілів - фіксують відкриття дверей контейнерів/вантажних відсіків транспортних засобів, що унеможлиблює несанкціоноване проникнення;
- давачі температури та вологості фіксують відповідно температуру та вологість повітря (напр., у рефрижераторах)

4. Окрім того, додаткова економія досягається завдяки:

- підвищенню продуктивності праці водіїв та покращенню дисципліни персоналу: розробка ефективної системи оплати та мотивації праці водіїв; підвищення ефективності контролю виконання завдань, маршрутів і графіків руху.
- підвищенню ефективності управління та покращенню якості обліку внаслідок отримання достовірної оперативної інформації про місцезнаходження автотранспорту і вантажу, пробіг, зупинки, час у дорозі, швидкість руху, витрати палива, виконання маршрутів, графіків руху тощо.

Система FMS-T успішно випробувана практично на всіх існуючих марках вітчизняних і іноземних вантажних, легкових автомобілів, а також на спецтехніці (у сільськогосподарській, будівельній, автодорожній,

гірничодобувній та інших галузях).

Після впровадження запропонованого проекту існує необхідність корегування організаційної структури підприємства, а саме створення спеціального відділу, що буде займатися сма введенням систему FMS-T.

Відповідальність за впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T пропонується покласти на керівника ремонтно-технічної служби. Отже, удосконалена організаційна структура юде виглядати так (рис.3.3.):

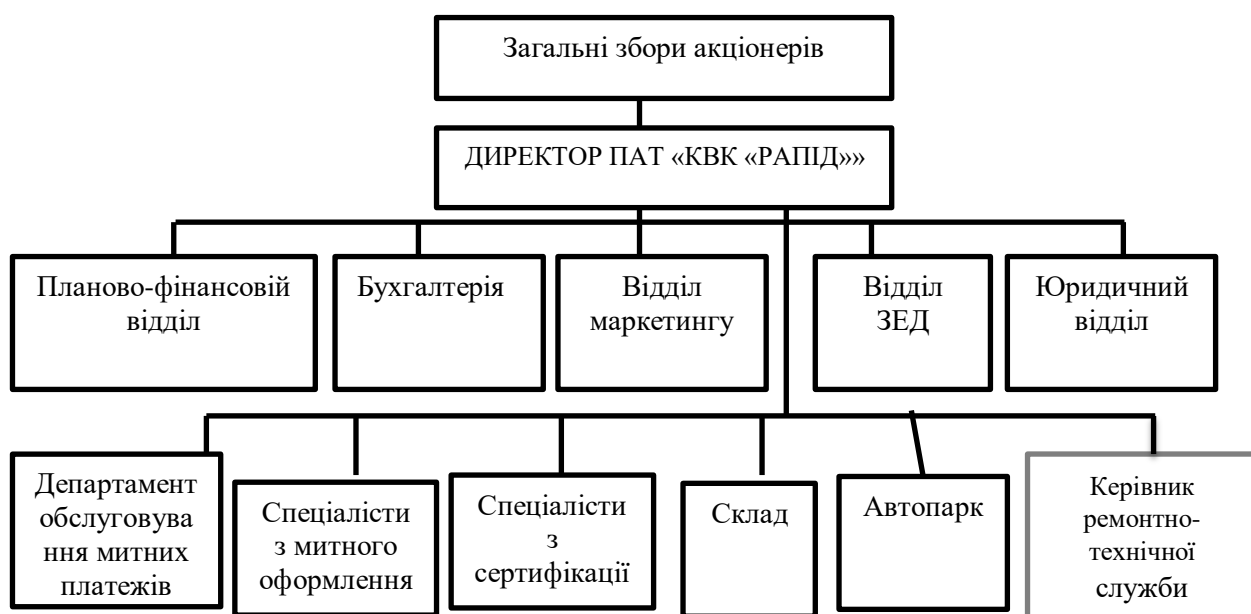


Рис. 3.3. Організаційна структура ПАТ «КВК «РАПІД»» після запровадження нового відділу

Складено автором

Створення додаткового відділу допоможе не розсіювати обов'язки щодо впровадження системи FMS-T на декілька відділів, а сконцентрувати їх в одному.

Проект буде реалізовуватись за такими етапами :

1. Обрання приладів GPS спостереження, які будуть встановлюватись на транспорт.

2. Монтаж приладів на автомобілі (може здійснюватися власними технічними службами підприємства).

3. Реєстрація підприємства на сервері GPS моніторингу.

4. Реєстрація працівників підприємства, як користувачів Сервісу (кожен з своїм логіном та паролем), та надання їм прав на спостереження тих чи інших машин згідно їх функціональних обов'язків.

5. Консультації працівників та керівництва підприємства.

6. Технічна підтримка [64].

Матрицю відповідальності щодо реалізації проекту впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»» показано на рис. 3.4.

	Виконавці			
Завдання	Відділ постачання	Адміністратор проекту	Фінансовий відділ	Відділ продаж
Узгодження цілей	О			К
План по віхах	О	И		К
Бюджет проекту	О	И	К	
План проекту	П	О		
Затвердження плану	О		К	К

Рис. 3.4. Матриця відповідальності щодо реалізації проекту впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»»

Ролі вказують вид участі підрозділу в роботі: О - Відповідальний виконавець, И - Виконавець, П - Приймання робіт, К - Консультації.

Для наглядного відображення строків реалізації проекту щодо реалізації проекту впровадження системи GPS стеження і контролю палива за

нормовитратами – систему FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»» використаємо графічне відображення взаємозв'язку об'ємів робіт і часу їх виконання за допомогою Діаграми Ганта (рис. 3.5.).

№ п/п	Найменування робіт	Тижні	Тривалість виконання робіт								
			1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Розгляд проекту	1	*								
2	Вибір відповідального за реалізацію проекту	1		*							
3	Пошук та вибір місця придбання обладнання	1			*						
4	Навчання персоналу	3			*	*	*				
5	Укладання договору	1						*			
6	Встановлення необхідного обладнання	1						*			
7	Налагодження роботи нового обладнання	3							*	*	*

Рис. 3.5. Діаграма Ганта

Отже, згідно діаграми Ганта, тривалість виконання робіт щодо реалізації проекту впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»» становитиме 12 тижнів.

Отже, для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями керівництву ПАТ «КВК «РАПІД»» пропонується впровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що надасть можливість контролювати водіїв, економити грошові кошти, можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики, підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

Висновки до розділу 3

Основними напрямками удосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями на підприємстві ПАТ «КВК

«РАПІД»» є зниження собівартості послуг підприємства за рахунок впровадження інноваційних технологій. З урахуванням активного зростання цін, для багатьох власників бізнесу зменшення витрат палива стає все більш актуальним питанням, тому ми пропонуємо для зменшення витрат та собівартості послуг з міжнародних транспортних перевезень, а також для підвищення їх рівня конкурентоспроможності, здійснити впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» високотехнологічних рішень, спрямованих на зменшення фінансових витрат підприємства.

Система контролю витрат палива - один з найпростіших способів почати контролювати фактичне використання палива. Залежно від потужності двигуна, типу паливної системи (ТНВД, Common Rail), і схеми установки контролю палива (пряма або диференційна) обираються необхідні витратоміри.

Серед п'яти можливих варіантів здійснення контролю витрат палива було обрано встановлення системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами. Це найліпший варіант контролю витрат палива вантажних автомобілів, бортових, самоскидних і магістральних тягачів. Даний варіант у своїй більшості використовується на автомобілях з бензиновими двигунами, тому що встановлення датчика рівня палива або недоцільно дорого, або технічно неможлива. GPS трекер з високою точністю вимірює пробіг автомобіля, система GPS стеження контролює за заданою нормою. У разі необхідності GPS система дозволяє застосовувати більш складну форму розрахунку норми з використанням ваги вантажу, наявності та ваги причепа, відсоткової надбавки.

Провівши відповідні розрахунки було з'ясовано, що вартість початкових витрат на впровадження системи FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»» становитиме 935,91 тис.грн., а вартість поточних витрат на впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T становитиме 9,7 тис грн. Загальні витрати на впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T становитимуть 945,1 тис грн.

Отже, для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями керівництву ПАТ «КВК «РАПД»» пропонується впровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що надасть можливість контролювати водіїв, економити грошові кошти, можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики, підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

ВИСНОВКИ

1. Транспортування та перевезення мають важливу роль у міжнародній торгівлі. Компанії повинні вибрати правильний метод транспортування.. Існують різні фактори, які впливають на рішення компанії щодо того, який вид транспорту використовувати. Ці фактори можуть залежати від вимог бізнесу, країни призначення чи товарів, що перевозяться.

Міжнародні перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома державами, на умовах встановлених угод (транспортних конвенцій), що укладені між цими державами. До видів міжнародного транспорту відносять водний, залізничний, повітряний та автомобільний.

2. Під системою управління міжнародними транспортними операціями слід розуміти систему, вплив якої направлено на об'єкт управління з одночасною його трансформацією в бажаний стан відповідно до певних кількісних та якісних параметрів, та складається з елементів, які об'єднані загальною ціллю функціонування. Особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті — законом країни призначення.

3. Існує велика кількість математичних і логічних методів оцінки рівня якості надання транспортно-експедиторських послуг, що допомагають менеджменту логістичних підприємств і клієнтам оптимально оцінити ступінь ефективності послуг, рівень задоволення потреб клієнтів, визначити слабкі і сильні місця в рамках даної діяльності, і скорегувати відповідно до цього систему менеджменту і впровадити інновації.

4. ПАТ «КВК «РАПІД»» було створено з метою одержання прибутку від здійснення підприємницької діяльності. На підприємстві застосовується лінійний тип організаційної структури.

5. Провівши PEST – аналіз, можна зробити висновки, що є ряд факторів, які гостро впливають на міжнародну транспортну діяльність ПАТ

«КВК «РАПІД»». До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні. Основними ризиками діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу). Фактори, які позитивно впливають на діяльність ПАТ «КВК «РАПІД»», це, в основному, залучення нових технологій, розширення асортименту послуг, мотивація трудової діяльності в товаристві.

6. Український ринок міжнародних транспортних перевезень, станом на кінець 2017 р., поділений таким чином: ПАТ «КВК «РАПІД»» - 29,4%; DP Trans, Ltd - 28,3%; ARITransExpedition- 14,2%; Eximp Ltd - 12,6%, DB Schenker - 11,2%, інші – 4,3%. Отримане значення індексу Херфіндаля-Хіршмана дозволяє характеризувати ринок функціонування ПАТ «КВК «РАПІД»» як високонцентрований. Високонцентрований ринок - ринок, на якому відсутня ефективна конкуренція і який характеризується одним або невеликою кількістю взаємозалежних операторів та високим рівнем бар'єрів вступу на ринок. Ситуація на ринку міжнародних транспортних перевезень є дуже сприйнятливою для ПАТ «КВК «РАПІД»». Великий потенціал щодо збільшення реалізації послуг, висока якість та помірна ціна розкривають додаткові можливості пошуку споживачів на міжнародному ринку транспортних перевезень.

7. ПАТ «КВК «РАПІД»» сформувало позитивний чистий фінансовий результат в 2015 році, який склав 221 тис.грн. Сума чистого прибутку в 2016 році, становить 157 тис.грн. Це позитивне явище, яке свідчить про те, що підприємство діє ефективно і може генерувати прибуток для своїх інвесторів. На кінець досліджуваного періоду підприємство так само сформувало чистий прибуток, що підтверджує висновок про ефективну діяльність. За 2017 рік сума чистого фінансового результату від діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» склала 177 тис.грн.

8. На підприємстві на протязі аналізованого періоду спостерігається активне зовнішньоторговельне сальдо, тобто експорт транспортних послуг

перевищує імпорт транспортних послуг. Експорт транспортних послуг протягом аналізованого періоду постійно зростає. Так, в 2017 р. (попередні дані) експорт транспортних послуг зростає на 26580 тис грн. у порівнянні з 2016 р. Імпорт транспортних послуг також зростає на 6164,1 тис. грн. в 2017 р. (попередні дані) у порівнянні з минулим роком. Міжнародні транспортні послуги ПАТ «КВК «РАПІД»» здійснює у таких напрямках: Німеччина, США, Бельгія, Франція, Польща, Фінляндія, Білорусія, Італія, Нідерланди, Данія. В 2017 році найбільше експорт транспортних послуг ПАТ «КВК «РАПІД»» надає з транспортування сільськогосподарської техніки – 17%, будівельної техніки – 15% та гідротехнічного обладнання – 15%.

9. Ефект міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» протягом 2015-2017 рр. зростає. Так, в 2015 році – 40801,9 тис.грн., в 2016 році – 41343,9 тис.грн., в 2017 році – 65404,5 тис.грн. Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» в 2015 році – 6,1, в 2016 році – 5,9, в 2017 році – 10. Можна зробити висновок, що здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» протягом досліджуваного періоду є ефективним.

10. Питома вага експорту транспортних послуг в сумі доходу (виручки) від реалізації послуг становить в середньому за три роки 72,6%. Більше того, вона збільшується, хоча і повільними темпами. Це свідчить про тенденцію збільшення обсягів продажу транспортних послуг за кордон в порівнянні з обсягами продажу транспортних послуг в Україні, що в свою чергу сигналізує про більшу привабливість закордонних ринків і намагання підприємства залучити більше валютних ресурсів.

11. Питома вага імпорту транспортних послуг в структурі собівартості реалізованих послуг в середньому за три роки склала 27,4%. Цей показник свідчить про зростаючу тенденцію в орієнтації підприємства на імпорт транспортних послуг. Така політика дозволяє товариству розширити обсяги надання послуг, покращати асортимент послуг, знизити витрати.

12. Ефект експорту транспортних послуг протягом досліджуваного

періоду зростає та становить на кінець 2017 р. 42579,1 тис грн, що на 9296, 6 тис грн. більше за показник 2016 р. Ефект імпорту транспортних послуг також протягом досліджуваного періоду зростає. Так, в 2016 р. він становив 8189,1 тис грн., а в 2017 р. він збільшився на 11835,9 тис грн і становив 20025 тис грн. Ефективність експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду була більша за 1, що говорить про те, що реалізація послуг на зовнішньому ринку є вигіднішою для ПАТ «КВК «РАПІД»» порівняно з реалізацією всередині країни.

13. Організацією транспортної та митної складової займаються працівники департаменту обслуговування митних вантажів - декларанти, брокери, диспоненти, управління складом та інші, які пройшли спеціальне навчання як в Україні, так і за кордоном. ПАТ «КВК «РАПІД»» акредитовано в Київській регіональній митниці, має ліцензію на здійснення брокерської діяльності. При здійсненні міжнародних перевезень підприємство дотримується правил базисних умов «Інкотермс 2010», що визначають його обов'язки як перевізника в залежності від обраних умов перевезення.

14. Основними напрямками удосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями на підприємстві ПАТ «КВК «РАПІД»» є зниження собівартості послуг підприємства за рахунок впровадження інноваційних технологій. З урахуванням активного зростання цін, для багатьох власників бізнесу зменшення витрат палива стає все більш актуальним питанням, тому ми пропонуємо для зменшення витрат та собівартості послуг з міжнародних транспортних перевезень, а також для підвищення їх рівня конкурентоспроможності, здійснити впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» високотехнологічних рішень, спрямованих на зменшення фінансових витрат підприємства.

15. Загальні витрати на впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T становитимуть $(935,91 + 9,7)$ 945,1 тис грн. На підставі аналізу показників інвестиційної привабливості проекту можна зробити висновок, що

запропонований проект впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T для ПАТ «КВК «РАПІД»» є ефективним та доцільним для реалізації.

16. Отже, для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями керівництву ПАТ «КВК «РАПІД»» пропонується впровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що надасть можливість контролювати водіїв, економити грошові кошти, можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики, підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Анцелевич Г.А. Международное транспортное право: Учеб.пособие. – К., 2009. – С. 98.
2. Бондарев С.І. Методичний посібник з дисципліни «Організація міжнародних автомобільних перевезень» для студентів очної форми навчання з напрямку підготовки 6.070101 – «транспортні технології (за видами транспорту)». - К.: НУБіП, 2014. – 402 с.
3. Вельможин А.В., Гудков В.А и др. Грузовые автомобильные перевозки. разное. Учебник для вузов. А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Куликов. - М.: Горячая линия - Телеком, 2006 - 560 с: ил.
4. Винников В.В. Экономика и эксплуатация морского транспорта: Экономика морских перевозок. Экономические расчеты на морском флоте: Задачи, ситуации, примеры: Учебн. пос. для вузов водного транспорта. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Фенікс, 2003. – 262 с.
5. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року. Офіційний текст// Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 18, № 19-20, № 21-22, ст.144
6. Дахно І.І. Міжнародне економічне право. – К.: Центр навчальної літератури, 2006 – 272 с.
7. Діковська І. Види міжнародних перевезень: нормативний і доктринальний підходи/ І.Діковська //Вісник Київськ.нац.ун-ту ім.. Тараса Шевченка. Сер. Юридичні науки – 2011.-Вип. 88. – С. 54-57
8. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: Навч. посіб. - К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. - 307 с.
9. Європейська угода про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів від 30 вересня 1957 р. /www.zakon.rada.gov.ua/
10. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-ХІІ //Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР), 1991, N 29, ст. 377

11. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. №2344-III// Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, N 22, ст.105
12. Закон України «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 року // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, N 32, ст.422
13. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. №1955-IV
14. Каспрук О. С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень / О. С. Каспрук // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – Випуск 126 (Ч.1). – К.: 2015. – С. 93 – 100
15. Кириченко О. А. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності : навч. посіб. для вищих навч. закл. / О. Кириченко [та ін]. – 2 вид., доп. - К : Видавничий дім "Фінансист", 2004. - 634 с.
16. Кір'ян О. І. Загальна характеристика вітчизняного конкурентного ринку транспортних послуг / О. І. Кір'ян // Вісник Національного технічного університету "ХПІ". Сер.: Технічний прогрес та ефективність виробництва . – 2014. – № 33. – С. 3–13.
17. Козіна К. Г. Теоретико-методичні основи факторного аналізу конкурентоспроможності міжнародних автотранспортних вантажних перевезень України / К. Г. Козіна // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. - 2014. - Вип. 6(2). - С. 203-206
18. Конвенція про дорожній рух від 19 вересня 1949 р. /www.zakon.rada.gov.ua/
19. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажу країн СНД від 9 жовтня 1997 р./ www.zakon.rada.gov.ua/
20. Мазаракі А. А. Міжнародний маркетинг : Підруч. для студ. вищ. навч. закл. / А. А. Мазаракі, Т. І. Чаюн, Т. М. Мельник; Київ. держ. торг.-екон. ун-т. - К., 2000. - 306 с.
21. Мазаракі А. А. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні : Навч. посіб. / А. А. Мазаракі, В. В. Юхименко, Л. П. Серова, О. П. Гребельник, Т. Д. Ліпіхіна, Т. І. Чаюн, О. О. Донченко, І. Я. Софіщенко, Т. М.

Мельник; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. - К. : КНИГА, 2003. - 271 с.

22. Макаренко М. Економічна доцільність державного регулювання на транспорті / Михайло Макаренко. // Економіст. – 2015. – №10. – С. 25-27.

23. Маринина С.В. Вплив процесу глобалізації на перспективні напрями розвитку міжнародної торгівлі/С.В.Маринина// Актуальные проблемы современной науки . – 2017. - № 12. – с.11.-17.

24. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т. Є. Маселко, С. Г. Шевченко. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltn/17_2/301_Maselko_17_2.pdf

25. Мельник Т. М. Аналіз товарної структури імпорту України з країн ЄС / Т. М. Мельник, Ю. М. Туницька // Молодий вчений. - 2016. - № 7. - С. 89-94

26. Мельник Т.М. Міжнародна торгівля товарами в умовах глобальної конкуренції: монографія / Т.М.Мельник. – К.: КНТЕУ, 2007. – 395 с.

27. Мельник Т. Експортний потенціал України: методологія оцінки та аналіз / Т. Мельник // Міжнародна економіка. – № 8-9. – 2014. – С. 221-245.

28. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>.

29. Мирошниченко Л., Сапрыкин Л., Михайленко Е. Автомобильные перевозки: организация и учет. 8-е изд. – Х.: Фактор, 2011. – 688 с.

30. Міжнародне приватне право: Навч. посібник / За ред.. В. М. Гайворонського, В. П. Душмана. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 368 с.

31. Нагорний Є.В. Транспортно-експедиторська діяльність / Є.В. Нагорний, Д.В. Ломотько, Н.Ю. Шраменко та ін.: підручник. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 352 с..

32. Найш Н. М. Аналіз міжнародних транспортних коридорів, як засіб економічної інтеграції України / Н. М. Найш, М. В. Аксьонов, Ж. М. Івченко // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира

Даля. - 2015. - № 1. - С. 293-29.

33. Офіційний сайт дослідницької компанії TNS - <https://tns-ua.com/>
34. Офіційний сайт ТОВ «Єврозв'язок» - <http://avtotracker.com.ua>
35. Охота В. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями / В. Охота // Галицький економічний вісник. - 2014. - № 1. - С. 35-41.
36. Панчук О.В. Удосконалення системи управління якості транспортних послуг / О. В. Панчук // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2017. – № 19. – С. 626-630.
37. Пасічник А. М. Аналіз проблем та напрямків удосконалення міжнародних перевезень вантажів / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов, О. М. Клен // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Технічні науки. - 2010. - № 2. - С. 56-62.
38. Перебийніс В.І., Болдирєва Л.М., Перебийніс О.В. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: Монографія. – Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. – 201 с.
39. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями / Віталій Охота // Галицький економічний вісник — Тернопіль : ТНТУ, 2014. — Том 44. — № 1. — С. 35-41. — (Економіка та управління національним господарством).
40. Пономаренко В. С. Міжнародна конкурентоспроможність підприємства і диверсифікація експорту: науково-методичні аспекти аналізу та оцінки / В. С. Пономаренко, Л. І. Піддубна // Конкурентоспроможність: проблеми науки та практики : монографія/ Під. ред. В. С. Пономаренка, М. О. Кизима, О. М. Тищенко – Х. : ФОП Лібуркіна Л.М.; ВД «ІНЖЕК», 2016. – С. 7–22.
41. Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України від 28 липня 1998 р. /www.zakon.rada.gov.ua/
42. Предпринимательское право Украины: Учебник / Р. Б. Шишка, А. М. Сытник, В. Н. Левков и др. / Под общей ред. канд. юрид. наук Р. Б. Шишки.

- Харьков: Эспада, 2001. - С. 162.

43. Радчук О.П. Особливості правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень/О.П.Радчук//Форум права. – 2014. - № 3. – С.307-311

44. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик та ін. ; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2015. – 102 с. – Режим доступу : http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2015.pdf

45. Склярчук И.Транспортная политика ЭС: Помочь речному флоту! // Судоходство. – 2000. – № 4.

46. Співаковський С. Позиції України на міжнародному ринку транспортно-експедиційних послуг / С. Співаковський // Економіка України. – 2015. – № 1. – С. 75-78

47. Статут автомобільного транспорту Української РСР від 27 червня 1969 р. /www.zakon.rada.gov.ua/

48. Терещенко С. С. Нетарифне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні // Зовнішня торгівля. - 2008. - № 23. - С. 68.

49. Томляк С. І. Шляхи підвищення ефективності перевезення вантажів автомобільним транспортом / С. І. Томляк, А. П. Поляков // Наукові нотатки. - 2014. - Вип. 46. - С. 529-537.

50. Транспортне право України : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. та ін. ; за ред. М.Л. Шелухін. – К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.

51. Трансформація міжнародних економічних відносин в епоху глобалізації: колективна монографія / колектив авторів; за ред. А.П. Голікова, О.А. Довгаль. – Харків: ХНУ імені Каразіна, 2015. – 316 с.

52. Туніцька Ю. М. Проблеми експорту вітчизняних товарів до ЄС / Ю. М. Туніцька // Економічний простір. - 2016. - № 108. - С. 47-60.

53. Туніцька Ю. М. Проблеми розвитку зовнішньої торгівлі товарами в Україні / Ю. М. Туніцька // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. - 2015. - Вип. 2(3). - С. 20-25.

54. Фединяк Г.С., Фединяк Л.С. Міжнародне приватне право: Підручник. – 3-тє вид., доп. і перероб. – К.: Атака, 2005. – 479 с.
55. Федорко І. П. Європейські орієнтири забезпечення якості транспортно-логістичних послуг [/ І. П. Федорко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - 2015. - Вип. 1. - С. 49-62. -
56. Федорко І. П. Стратегічне управління якістю транспортних послуг залізниць / І. П. Федорко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 212-216.
57. Федосеева Г.Ю. Международное частное право: Ученик. – М.: ООО «Профобразование», 2002. – 838 с.
58. Харсун Л.Г. Транспортна складова міжнародного економічного іміджу країни / Л.Г Харсун // Культура народів Причорномор'я. Науковий Журнал. - № 264 – Сімферополь – 2013. – с. 160-163.
59. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року// Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, №№ 40-44, ст.356
60. Яновицька А. В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом / А. В. Яновицька // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. серія юридична. - 2013. - Вип. 3. - С. 106-116.
61. Яновицька А. Колізійне регулювання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом / А. Яновицька // Підприємництво, господарство і право. - 2016. - № 10. - С. 178-182.

ДОДАТКИ

Додаток А

Аналіз розподілу функцій управління в ПАТ «КВК «РАПІД»»

№ п/п	Назва підрозділів	Функції підрозділу ПАТ «КВК «РАПІД»»
1	2	4
1	Директор підприємства	Планування, організація, координування всієї діяльності, а також підбір і розміщення кадрів, оцінювання виконання поставлених цілей. Вирішення задач пов'язаних із загальними напрямками діяльності, проведення фінансової політики, визначення лімітів витрат на утримання персоналу, питання закупівельної політики
2	Відділ ЗЕД	Здійснює керування експортним потенціалом підприємства; Бере участь у експорту та імпорту всіх видів послуг, які не входять у перелік заборонених відповідними державними установами; Здійснює пошук і освоєння нових форм міжнародного економічного, виробничого і науково-технічного співробітництва; Здійснює вивчення кон'юнктури, нагромадження, регулярний збір, обробка відповідної інформації закордонних ринків; Здійснює організацію спільної підприємницької діяльності з іноземними партнерами
3	Бухгалтерія, планово-фінансовий відділ	Фінансові служби відповідають за своєчасне складання бухгалтерської звітності, проводять аналіз фінансово-господарської діяльності, організовують складання бізнес планів, виконують роботу з обліку, введення в експлуатацію і списання матеріальних цінностей і облік коштів у встановленому порядку. Відділ програмного забезпечення відповідає за роботу програмного забезпечення на підприємстві.
4	Відділ маркетингу	Відділ маркетингу і реклами відповідає за просування продукції підприємства на ринку. На відділ зі зв'язків з громадськістю покладені обов'язки роботи з корпоративними клієнтами, а саме продажу продукції та послуг підприємства та укладення договорів з організаціями.
5	Юридичний відділ	Забезпечує додержання законності в діяльності підприємства і захист його правових інтересів. Здійснює контроль за відповідністю вимогам законодавства проектів, наказів, інструкцій, положень та інших актів правового характеру, які готуються на підприємстві, а також у разі потреби бере участь у підготовці цих документів. Вживає заходів щодо зміни або відміни правових актів, виданих з порушеннями чинного законодавства. Готує висновки з правових питань, які виникають у процесі діяльності підприємства. Забезпечує методичне керівництво правовою роботою на підприємстві, подання правової допомоги структурним підрозділам у претензійній роботі, підготування і передавання необхідних матеріалів до судових та арбітражних органів. Представляє інтереси підприємства в суді, арбітражі, а також інших державних і громадських організаціях у процесі розгляду

		<p>правових питань.</p> <p>Очолює роботу з аналізу і узагальнення результатів розгляду претензій, судових і арбітражних справ, а також практики укладання і виконання договорів.</p> <p>Розроблює пропозиції щодо усунення порушень договірної дисципліни в поставках продукції, виявлених недоліків і поліпшення виробничої і господарсько-фінансової діяльності підприємства.</p> <p>Керує підготовкою матеріалів про розкрадання, розтрата, нестачі, випуск недоброякісної, нестандартної і некомплектної продукції та про інші правопорушення для передавання їх слідчим і судовим органам, вживає заходів щодо відшкодування збитків, заподіяних підприємству.</p> <p>Бере участь у розробленні та здійсненні заходів щодо зміцнення господарського розрахунку, договірної і фінансової дисципліни, забезпечення збереження власності, в боротьбі з розтратами і розкраданнями.</p> <p>Здійснює контроль за додержанням на підприємстві встановленого чинним законодавством порядку приймання продукції.</p>
6	Департамент митних платежів	<p>Здійснює оформлення вантажів по всій товарній номенклатурі, в будь-яких митних режимах і в будь-якому вантажному відділі Київської регіональної та митниці; надає консультації з питань митного законодавства України; допомагає підготувати необхідний пакет документів. Також, має дозволи на міжнародні перевезення.</p>

Додаток Б

Фінансова звітність підприємства за 2015-2017 рр.

Баланс (Звіт про фінансовий стан) на 31.12.2017 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду	На дату переходу на міжнародні стандарти фінансової звітності
1	2	3	4	5
I. Необоротні активи				
Нематеріальні активи:	1000	0	0	0
первісна вартість	1001	142	142	0
накопичена амортизація	1002	-142	-142	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0	0
Основні засоби:	1010	24140	17083	0
первісна вартість	1011	86063	82010	0
знос	1012	-61923	-64927	0
Інвестиційна нерухомість:	1015	0	0	0
первісна вартість	1016	0	0	0
знос	1017	0	0	0
Довгострокові біологічні активи:	1020	0	0	0
первісна вартість	1021	0	0	0
накопичена амортизація	1022	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	0	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	2246	2246	0
Гудвіл	1050	0	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	0	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	0	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0	0
Усього за розділом I	1095	26386	19329	0
II. Оборотні активи				
Запаси	1100	2310	2764	0
Виробничі запаси	1101	1861	2217	0
Незавершене виробництво	1102	65	70	0
Готова продукція	1103	0	0	0
Товари	1104	384	477	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0	0
Депозити перестрахування	1115	0	0	0
Векселі одержані	1120	0	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	9420	11602	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	0	0	0
з бюджетом	1135	2434	2325	0
у тому числі з податку на прибуток	1136	524	428	0
з нарахованих доходів	1140	0	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	830	1719	0
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	1907	987	0
Готівка	1166	2	1	0
Рахунки в банках	1167	1905	986	0

Витрати майбутніх періодів	1170	867	3688	0
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	0	0	0
у тому числі в:				
резервах довгострокових зобов'язань	1181	0	0	0
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	0	0	0
резервах незароблених премій	1183	0	0	0
інших страхових резервах	1184	0	0	0
Інші оборотні активи	1190	188	150	0
Усього за розділом II	1195	17956	23235	0
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0	0
Баланс	1300	44342	42564	0

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду	На дату переходу на міжнародні стандарти фінансової звітності
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1000	1000	0
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0	0
Капітал у дооцінках	1405	0	0	0
Додатковий капітал	1410	822	822	0
Емісійний дохід	1411	44	44	0
Накопичені курсові різниці	1412	0	0	0
Резервний капітал	1415	250	250	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23286	23363	0
Неоплачений капітал	1425	(0)	(0)	(0)
Вилучений капітал	1430	(0)	(0)	(0)
Інші резерви	1435	0	0	0
Усього за розділом I	1495	25358	25435	0
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення				
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	11818	5336	0
Довгострокові забезпечення	1520	0	0	0
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	0	0	0
Цільове фінансування	1525	0	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0	0
Страхові резерви, у тому числі:	1530	0	0	0
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітної періоду)	1531	0	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітної періоду)	1532	0	0	0
резерв незароблених премій; (на початок звітної періоду)	1533	0	0	0
інші страхові резерви; (на початок звітної періоду)	1534	0	0	0
Інвестиційні контракти;	1535	0	0	0
Призовий фонд	1540	0	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0	0
Усього за розділом II	1595	11818	5336	0
III. Поточні зобов'язання і забезпечення				
Короткострокові кредити банків	1600	0	0	0
Векселі видані	1605	0	0	0
Поточна кредиторська заборгованість:	1610	0	0	0

за довгостроковими зобов'язаннями				
за товари, роботи, послуги	1615	3825	7362	0
за розрахунками з бюджетом	1620	340	605	0
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0	0
за розрахунками зі страхування	1625	569	612	0
за розрахунками з оплати праці	1630	1116	1297	0
за одержаними авансами	1635	0	0	0
за розрахунками з учасниками	1640	47	53	0
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0	0
за страховою діяльністю	1650	0	0	0
Поточні забезпечення	1660	0	109	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0	0
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	1269	1755	0
Усього за розділом III	1695	7166	11793	0
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0	0
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	0	0	0
Баланс	1900	44342	42564	0

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2016 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	146826	136381
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестрахування	2012	0	0
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	0	0
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	0	0
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(-130240)	(-116929)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	0	0
Валовий: прибуток	2090	16586	19452
Валовий: збиток	2095	(0)	(0)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	0	0
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	0	0
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	0	0
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	0	0
Інші операційні доходи	2120	11438	9100
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	0	0
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	0	0
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123	(0)	(0)
Адміністративні витрати	2130	(-8904)	(-7777)
Витрати на збут	2150	(-390)	(-405)
Інші операційні витрати	2180	(-10655)	(-11120)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	0	0
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	8075	9250
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	(0)	(0)
Дохід від участі в капіталі	2200	0	0
Інші фінансові доходи	2220	1	4
Інші доходи	2240	777	141
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	(-7948)	(-9134)
Втрати від участі в капіталі	2255	(0)	(0)
Інші витрати	2270	(-462)	(-70)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	443	191
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	(0)	(0)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-266	-34
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	177	157
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	(0)	(0)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	0
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	0	0
Накопичені курсові різниці	2410	0	0

Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	0	0
Інший сукупний дохід	2445	0	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0	0
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	0	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	177	157

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Матеріальні затрати	2500	54249	51934
Витрати на оплату праці	2505	18935	16408
Відрахування на соціальні заходи	2510	3636	5594
Амортизація	2515	7873	9477
Інші операційні витрати	2520	61892	50466
Разом	2550	146585	133879

Баланс (Звіт про фінансовий стан) на 31.12.2016 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду	На дату переходу на міжнародні стандарти фінансової звітності
1	2	3	4	5
I. Необоротні активи				
Нематеріальні активи:	1000	2	0	0
первісна вартість	1001	142	142	0
накопичена амортизація	1002	-140	-142	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0	0
Основні засоби:	1010	32428	24140	0
первісна вартість	1011	85409	86063	0
знос	1012	-52981	-61923	0
Інвестиційна нерухомість:	1015	0	0	0
первісна вартість	1016	0	0	0
знос	1017	0	0	0
Довгострокові біологічні активи:	1020	0	0	0
первісна вартість	1021	0	0	0
накопичена амортизація	1022	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	0	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	1090	2246	0
Гудвіл	1050	0	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	0	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	0	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0	0
Усього за розділом I	1095	34520	26386	0
II. Оборотні активи				
Запаси	1100	1389	2310	0
Виробничі запаси	1101	1151	1861	0
Незавершене виробництво	1102	16	65	0
Готова продукція	1103	0	0	0
Товари	1104	222	384	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0	0
Депозити перестрахування	1115	0	0	0
Векселі одержані	1120	0	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	9864	9420	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	0	0	0
з бюджетом	1135	2976	2434	0
у тому числі з податку на прибуток	1136	207	524	0
з нарахованих доходів	1140	0	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	769	830	0
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	1172	1907	0
Готівка	1166	2	2	0
Рахунки в банках	1167	1170	1907	0
Витрати майбутніх періодів	1170	1385	867	0
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	0	0	0
у тому числі в:				

резервах довгострокових зобов'язань	1181	0	0	0
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	0	0	0
резервах незароблених премій	1183	0	0	0
інших страхових резервах	1184	0	0	0
Інші оборотні активи	1190	90	188	0
Усього за розділом II	1195	17645	17956	0
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0	0
Баланс	1300	52165	44342	0

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду	На дату переходу на міжнародні стандарти фінансової звітності
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1000	1000	0
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0	0
Капітал у дооцінках	1405	0	0	0
Додатковий капітал	1410	822	822	0
Емісійний дохід	1411	44	44	0
Накопичені курсові різниці	1412	0	0	0
Резервний капітал	1415	250	250	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23229	23286	0
Неоплачений капітал	1425	(0)	(0)	(0)
Вилучений капітал	1430	(0)	(0)	(0)
Інші резерви	1435	0	0	0
Усього за розділом I	1495	25301	25358	0
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення				
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	17730	11818	0
Довгострокові забезпечення	1520	0	0	0
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	0	0	0
Цільове фінансування	1525	0	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0	0
Страхові резерви, у тому числі:	1530	0	0	0
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітного періоду)	1531	0	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітного періоду)	1532	0	0	0
резерв незароблених премій; (на початок звітного періоду)	1533	0	0	0
інші страхові резерви; (на початок звітного періоду)	1534	0	0	0
Інвестиційні контракти;	1535	0	0	0
Призовий фонд	1540	0	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0	0
Усього за розділом II	1595	17730	11818	0
III. Поточні зобов'язання і забезпечення				
Короткострокові кредити банків	1600	0	0	0
Векселі видані	1605	0	0	0
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	0	0
за товари, роботи, послуги	1615	5646	3825	0
за розрахунками з бюджетом	1620	350	340	0
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0	0
за розрахунками зі страхування	1625	811	569	0
за розрахунками з оплати праці	1630	927	1116	0
за одержаними авансами	1635	0	0	0

за розрахунками з учасниками	1640	42	47	0
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0	0
за страховою діяльністю	1650	0	0	0
Поточні забезпечення	1660	0	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0	0
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	1358	1269	0
Усього за розділом III	1695	9134	7166	0
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0	0
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	0	0	0
Баланс	1900	52165	44342	0

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2016 рік

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	136381	109463
Чисті зароблені страхові премії	2010	0	0
Премії підписані, валова сума	2011	0	0
Премії, передані у перестрахування	2012	0	0
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	0	0
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	0	0
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(-116929)	(-99513)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	0	0
Валовий: прибуток	2090	19452	9950
Валовий: збиток	2095	(0)	(0)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	0	0
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	0	0
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	0	0
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	0	0
Інші операційні доходи	2120	9100	6720
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	0	0
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	0	0
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123	(0)	(0)
Адміністративні витрати	2130	(-7777)	(-6154)
Витрати на збут	2150	(-405)	(-392)
Інші операційні витрати	2180	(-11120)	(-8213)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	0	0
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	9250	1911
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	(0)	(0)
Дохід від участі в капіталі	2200	0	0
Інші фінансові доходи	2220	4	4
Інші доходи	2240	141	4615
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0
Фінансові витрати	2250	(-9134)	(-4972)
Втрати від участі в капіталі	2255	(0)	(0)
Інші витрати	2270	(-70)	(-1059)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	191	499
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	(0)	(0)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-34	-278
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	157	221
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	(0)	(0)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	0
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	0	0
Накопичені курсові різниці	2410	0	0
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	0	0
Інший сукупний дохід	2445	0	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0	0
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	0	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	157	221

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Матеріальні затрати	2500	51934	43729
Витрати на оплату праці	2505	16408	14983
Відрахування на соціальні заходи	2510	5594	5206
Амортизація	2515	9477	10774
Інші операційні витрати	2520	50466	37677
Разом	2550	133879	112369

Додаток В

Анкета для визначення якості транспортно-логістичного обслуговування

№ п/п	Показники, що характеризують якість транспортно-логістичних послуг у відповідності до обраної системи критеріїв	Діапазон оцінки рівня якості
1.1	Сучасність будівель і споруд, сучасні проектні рішення і транспортна інфраструктура	1 2 3 4 5
1.2	Наявність сучасного підйомно-транспортного і технологічного обладнання	1 2 3 4 5
1.3	Надання широкого спектру сучасних транспортно-логістичних послуг	1 2 3 4 5
2.1	Близькість розташування до клієнта	1 2 3 4 5
2.2	Можливість виходу до зручних транспортних шляхів	1 2 3 4 5
2.3	Підходящі для замовлень транспортні активи	1 2 3 4 5
2.4	Можливість надання транспортного засобу при нагальній необхідності	1 2 3 4 5
3.1	Збереження вантажу (з врахуванням природних збитків в межах норми)	1 2 3 4 5
3.2	Точне дотримання встановлених строків надання складських послуг	1 2 3 4 5
3.3	Дотримання узгодженої технології зберігання і вантажопереробки	1 2 3 4 5
4.1	Кваліфікація персоналу відповідає вимогам клієнтів	1 2 3 4 5
4.2	Наявність зручної для клієнта і захищеної від помилок схеми документообігу	1 2 3 4 5
5.1	Компетентність персоналу ремонтної зони	1 2 3 4 5
5.2	Персональна увага клієнту, бажання враховувати індивідуальні вимоги клієнтів до логістичного сервісу	1 2 3 4 5
6.1	Наявність чіткої тарифної схеми і надання послуг лише на її основі	1 2 3 4 5
6.2	Своєчасна інформація про зміни тарифної схеми і появу нових послуг	1 2 3 4 5
6.3	Своєчасна інформація про зміни в строках, тарифах або технології складських послуг	1 2 3 4 5

Додаток Д**Процедура процесу транспортно-логістичного обслуговування
вантажних перевезень**

1. Виїзд спеціаліста на об'єкт для визначення параметрів вантажу, способу завантажувально-розвантажувальних робіт і засобів механізації (якщо це можливо, якщо ні – то це обумовлюється в усній формі і закріплюється в угоді);
2. Підбір видів транспорту раціональних по вантажопідйомності, вантажомісткості і вартості перевезення;
3. Підготовка схем кріплення і розміщення вантажів на транспортні засоби, розрахунки осевих навантажень;
4. Дослідження і визначення оптимального маршруту перевезення;
5. Розробка проектної документації по узгодженню маршруту руху транспортного засобу з негабаритним вантажем;
6. Підготовка і вироблення спеціальних і додаткових засобів для закріплення вантажу;
7. Оформлення спеціальних дозволів на перевезення великогабаритних і негабаритних, важковагових вантажів;
8. Узгодження перевезення з департаментом ДАІ МВС України і з «Укравтодор»;
9. Організація супроводу автомобілем покриття, патрульним автомобілем ДАІ і вишок контактної-кабельної мережі;
10. Організація і інженерний контроль завантажувально-розвантажувальних робіт, послуги ремонтної бази;
11. Страхування вантажів.